



## DOM

Afsagt den 25. februar 2014 i sag nr. BS

D

mod

Forsikring

### Sagens baggrund og parternes påstande

Denne sag, der er anlagt den 12. april 2012, drejer sig om, hvorvidt der foreligger en forsikringsdækket begivenhed i forbindelse med en brand i sagsøgeren, D s bil, der var kaskoforsikret hos sagsøgte, Forsikring

Sagsøgeren, D, har nedlagt påstand om, at sagsøgte, Forsikring, tilpligtes at betale 219.800 kr. med tillæg af procesrente fra den 31. maj 2010. Subsidiært, at sagsøgte tilpligtes at anerkende pligt til at yde erstatning til sagsøger for totalskade af køretøjet VW Passat 2.0 TDI, stelnr. idligere reg.nr. med procesrente af erstatningsbeløbet fra den 31. maj 2010.

Sagsøgte, Forsikring, har nedlagt påstand om frifindelse. Sagsøgte har subsidiært nedlagt påstand om, at den påståede erstatning fastsættes til et mindre beløb og alene tillægges rente fra sagens anlæg.

### Oplysningerne i sagen

Sagen angår en dieselbil af mrk. VW Passat 140 HK TDI, årgang 2005, som ved synet den 29. oktober 2009 havde kørt 303.000 km. Den 8. maj 2010 blev bilen om aftenen parkeret i parkeringslommen ved rasteplassen beliggende ved, hvor en forbipasserende kl. 23.51 anmeldte, at der var brand i bilen, hvorved bilen blev totalskadet.

Der er under sagen gennemført syn og skøn ved civilingeniør Lars Schiøtt Sørensen, der har afgivet skønserklæring af 12. marts 2013 og supplerende erklæring af 9. september 2013.

Det fremgår af skønsmandens besvarelse af spørgsmål 1 om årsagen til branden i bilen følgende:

"...

## Spørgsmål 1

Skønsmanden bedes angive årsagen til branden i bilen.

Såfremt der måtte være flere mulige årsager til branden, bedes disse beskrevet.

Årsagen til bilen kan ikke fastlægges med 100% sikkerhed, hvilket skyldes at der ikke er fundet ét enkelt helt klart, overbevisende spor som ville udelukke andre muligheder. Derfor må de fundne, og mest nærliggende spor, alle indgå som mulige brandårsager. De mulige brandårsager er følgende:

1. Brand som følge af defekt (evt. overgang) i ledningstilslutning til bilens ekstra luftvarmeenhed (PTC) som er en luftvarmer til kabineopvarmning som virker inden motorvarmen er tilstrækkelig til at opvarme kabinen.
2. Påsat brand.
3. Anden brandårsag (overset fejl, selvantændelse m.v.)

De 3 mulige brandårsager kommenteres herunder:

Ad 1: brand som følge af en opvarmning pga. en dårlig forbindelse (evt. kortslutning) i tilslutning af ledning til ekstra luftvarmeenhed er, alt andet lige, fundet som den mest sandsynlige brandårsag. Der er særlig stor elektrisk modstand i samlinger eller hvor ledninger har et knæk. Den aktuelle enhed har en stående strøm, via en 8-polet, 16 kvadrat SA tilslutning. Det er en såkaldt kl. 30 tilslutning med 60/100 ampere. Der er altså tale om en kraftig ledning og en relativ kraftig elektrisk strøm som netop denne tilslutning fører, og blot en lille fejl i form af dårlig forbindelse, kan generere en ikke ubetydelig varme. Denne varme har kunnet antænde det omkringliggende isoleringsmateriale, kabinen m.v. Ekstravarmen, incl. dennes styreenhed og varmeelement er placeret umiddelbart ved siden af styringsboksen til airbag. Der blev fundet tegn på varmedannelse på tilslutningsledningen, som kan være skyld i initialbrand som efterfølgende har bredt sig i bilen.

Ad 2. Brand som følge af påsat brand. En påsat brand kan ikke udelukkes ud fra det samlede brandbillede. Der er imidlertid ikke fundet tegn på opbrud af bilen, heller ikke jf. politirapporten. Det kunne ikke fastlægges af skønsmanden, hvorvidt en af ruderne måske har været knust inden branden opstod. De tilbageværende glasskår blev iagttaget, men det vurderes at der langt fra er alle glasskår til stede i bilen. Man kan se forskel på om en rude er varmesprunget eller knust på anden vis, ud fra det brud-

mønster som ruden har. Det har desværre ikke været muligt at konstatere i dette tilfælde. Det kan således ikke udelukkes, at nogle glasskår har haft et brudmønster som ikke matcher de som opstår efter en varmesprængning af ruden. Og såfremt dette har været tilfældet, så kan en brand være påsat eksempelvis ved at en person har smidt en sten ind gennem en rude, og derpå udhældt brændbar væske i bilen og antændt dette.

Ad 3. Anden brandårsag (en overset fejl i bilens elektriske eller mekaniske komponenter, selvantændelse m.v.). Det samlede brandbillede kan åbne for denne mulighed også. Der er imidlertid ikke af skønsmanden fundet tegn på selvantændelse som f.eks. kan opstå hvis en olieret bomuldsklud lægges et sted hvor den genererede varme fra kluden ikke kan bortledes i tilstrækkelig grad. Herved kan der ske selvantændelse i kluden og en brand kan opstå.

Ud fra ovenstående gennemgang vil skønsmanden fordele sandsynligheder omkring årsag til branden således:

1. Brand som følge af fejl ved ekstra luftvarmeenhed (tilslutning) 40 % sandsynlighed
2. Påsat brand 30% sandsynlighed
3. Anden brandårsag (overset fejl, selvantændelse m.v.) 30% sandsynlighed

## Spørgsmål 2

Giver sagen i øvrigt anledning til bemærkninger?

Skønsmanden vil bemærke, at visse typer af plastbaserede faste materialer, når de brændes, kan afgive lugt og kemiske spor, som minder om dem fra visse typer brændbare væsker. Eksempelvis vil Polystyren, når det brændes (og restprodukter) give lugt/spor som kan forveksles med dem fra benzin.

En anden kommentar er, at politiet skriver i deres rapport "der var ikke lugt som indikerede brug af brændbar væske". Dvs. umiddelbart efter branden kunne der ikke lugtes benzin. Men en måned efter branden, nemlig den 9. juni 2010, undersøger DBI bilen og finder benzin på bundmatten foran førersædet i et omfang som de vurderer væsentligt overskrider den mængde benzin som en fører kan have afsat på måtten efter et besøg på en tankstation. Det virker for synsmanden mærkeligt, at politiet ikke (en måned tidligere) har kunnet dufte denne benzin, idet der på dette tidspunkt må have været endnu mere benzin på måtten henset til den fordampning af benzinen der må være sket frem til DBI undersøger bilen 1 måned efter branden.

..."

Skønsmanden har i den supplerende skønserklæring endvidere anført følgende:

"...

#### Spørgsmål C

Er der holdepunkter for at fastslå, at brandårsagen har været en fejl ved bilens elektriske eller mekaniske installationer?

Der er holdepunkter som, om ikke fastslår, så dog sandsynliggør at der har været fejl ved bilens elektriske installationer. Der er fundet tegn på fejl (overgang/kortslutning) i forbindelse med en tilslutningsledning til bilens ekstra luftvarmeenhed. Denne enheds placering var bagved et panel, og enheden er placeret op ad styringsboksen til airbag. Den ekstra luftvarmeenhed var placeret i et område som af politiet blev udpeget som der hvor brandårsagen sandsynligvis skulle findes.

#### Spørgsmål D

Må det anses for mest sandsynligt, at branden er påsat?

En påsat brand er en mulighed, se blandt andet besvarelsen af spørgsmål 1 og 2. Men skønsmanden sætter sandsynligheden for en påsat brand til 30%. Det vil sige en ikke ubetydelig sandsynlighed, men altså ikke den mest sandsynlige.

..."

I politirapport vedrørende brandundersøgelse af 2. juni 2010 fremgår følgende konklusion:

"...

Det konkluderes, at brandens opståen var sket i og omkring det hovedkabelføringen og airbag-styringsboksen som før branden havde været forholdsvis utilgængeligt grundet indkapsling af plastpaneler og formentligt skyldes en elektrisk fejl på ledninger som kortslutning eller lignende.

..."

Forsikringsselskabet Forsikring har forud for sagens anlæg anmodet Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut, DBI, om at lave en undersøgelse vedrørende branden. Brandundersøger Thomas Balleby har den 29. juni 2010 udarbejdet en undersøgelsesrapport, hvoraf blandt andet fremgår:

"...

Der er ikke fundet fejl ved bilens elektriske eller mekaniske installationer, der kunne være årsagen til brandens opståen.

I bunden af kabinen viste en prøveudtagning spor fra motorbenzin i en mængde, der kun kan være fremkommet som følge af, at dette er blevet hældt ud i bilen.

Ud fra undersøgelsens samlede resultat findes der derfor grundlag for at konkludere, at branden er påsat.

..."

I forbindelse med DBI's undersøgelse er udarbejdet analyserapport af 28. juni 2010 vedrørende et tæppeestykke fra bilen. Det fremgår heraf:

"...

Ved analysen blev der fundet spor af motorbenzin.

Chromatogrammet for prøven og benzinstandarden ser ikke umiddelbart ens ud, dette kan forklares med at benzins "fingeraftryk" ændres, når benzinen henstår åben for afdampning (på engelsk kaldet weathering) idet der sker et skift i koncentrationerne af de enkelte stoffer.

Hvis man går yderligere i dybden og ser på de såkaldte Ionchromatogrammer ses det dog tydeligt, at der er tale om motorbenzin.

..."

Forsikringsselskabet \_\_\_\_\_ Forsikring har endvidere foranlediget undersøgelse af motoren og analyse af prøve af motorolie fra bilen. Af analyserapport af 7. juni 2010 fra UnoX Energi A/S fremgår, at olien indeholder kølervæske, hvilket kan indikere, at kølesystemet er utæt, og at oliens indhold af sod er meget højt, hvilket indikerer ugunstig forbrænding/kompressionsproblemer.

### Forklaringer

Der er afgivet forklaring af sagsøgeren, samt af vidnerne B \_\_\_\_\_, K \_\_\_\_\_, G \_\_\_\_\_, Ø \_\_\_\_\_ samt af Thomas Balleby. Der er endvidere sket afhjælpning af skønsmanden Lars Schiøtt Sørensen.

Sagsøgeren, D \_\_\_\_\_ har forklaret, at han er rustfri klejnsmed og i 2 år har haft sit eget smedefirma i Varde. I 2010 var han ansat som rustfri klejnsmed, samtidig med at han sammen med B \_\_\_\_\_ og K \_\_\_\_\_ arbejdede som dørmænd på forskellige diskoteker.

Den 8. maj 2010 havde han været på sygehuset i Esbjerg for at besøge sin

ægtefælle, der dagen før var blevet indlagt sammen med deres spædbarn.

Om aftenen skulle han sammen med B og K på vagt som dørmænd på et diskotek i Herning. Han havde ringet til B og aftalt, at de ville hente ham, så de alle tre kunne køre sammen til Herning. Han husker ikke præcist, hvornår han blev hentet. De havde aftalt, at de skulle mødes på den rasteplads, hvor hans bil senere blev fundet brændende. Der var intet usædvanligt i, at han skulle hentes på rastepladsen, da de mange gange tidligere havde aftalt, at han eller en af de to andre skulle hentes på en rasteplads, når de skulle være vagt i en anden by.

Han mener, han talte med B omkring kl. 22, og de skulle møde inden kl. 24 i Herning. Han blev samlet op omkring kl. 22.50. Når det ikke var på hjemadressen, skyldtes det for det første, at de var lidt pressede på tiden, og for det andet, at han alligevel skulle ned på tanken for at købe cigaretter. Han bor 7-8 km fra rastepladsen, der ligger på vejen til Herning.

Foreholdt bilag 2, foto over rastepladsen, forklarede han, at der normalt holder lastbiler på det lange lige stykke af rastepladsen, hvorfor personbiler skal holde i parkeringssløjfen. Sådan var det også den pågældende aften, hvor der holdt en vindmølletransport på det lange stykke. Det er ham, der har taget foto af skiltet, fremlagt som sagens bilag 21, hvoraf det fremgår, at det lige stykke er forbeholdt lastbiler og busser.

Han ankom til parkeringssløjfen før de to andre, og han parkerede i den bageste del af parkeringssløjfen, hvor den krummer som angivet på bilag 2. Han ventede i bilen, til de andre kom. Derefter kørte de til diskoteket i Herning.

Hans telefon var på lydløs, og derfor opdagede han ikke med det samme, at politiet havde ringet til ham i løbet af natten. Senere opdagede han, at der var nogle ubesvarede opkald.

Da de kom tilbage til rastepladsen tidligt om morgenen, var hans bil væk. Der var blot en sort plet, der hvor bilen havde holdt. Han ringede til politiet, der oplyste, at der havde været ild i hans bil, og at den var blevet indbragt til Applus. Sammen med B og K kørte han derefter til Applus om morgenen, hvor de så bilen. Den stod imidlertid bag et hegn, så han kunne ikke komme helt hen til den. Han er helt sikker på, at da han forlod bilen på rastepladsen, var den aflåst.

Om bilen i øvrigt forklarede han, at den var i fin stand. Ham bekendt var der ingen skader på den, og den stod heller ikke for at skulle repareres. Den havde altid kørt upåklageligt. Han havde både samme dag og dagen før været i Esbjerg i bilen, og da havde der ikke været nogen problemer.

Om fælgene forklarede han, at der ikke er blevet skiftet hjul på bilen umid-

delbart inden branden. I december måned var han udsendt af sin arbejdsgiver til Kuwait. Hans kone var gravid og fødte før tid den 12. december. Han var i Kuwait i 3 uger og kom hjem en uge efter den 12. december. Bilag 9 er en kvittering for køb af hjulbolte den 15. december 2009. Den er udstedt til hans tidligere arbejdsplads og anfører, at den vedrører D .. Umiddelbart efter fødslen den 12. december, skiftede hans far hjulene på bilen, fordi dækkene var nedslidte og ægtefællen G skulle kunne køre i bilen. Det var derfor hans far, der købte de i bilag 9 omtalte bolte. De fælg, der blev taget af, var skæve og skulle kasseres. De blev i første omgang stillet i baghaven, men de skulle på lossepladsen.

Om dunkene i bilen forklarede han, at der lå en 5 liters dunk med sprinklervæske i bagagerummet. Der var ikke andre dunke i bilen.

Om belægningsstenen forklarede han, at han ikke kender noget til den. Han har i hvert fald ikke kørt rundt med en belægningssten i bilen. Han kan ikke forklare, hvorfor der var en belægningssten i bilen efter branden.

Om sin og ægtefællens økonomi i maj 2010 forklarede han, at de aldrig har haft økonomiske problemer. Han har aldrig været i minus på kontoen. Som banken har oplyst, har de en sund økonomi.

Om bilens værdi forklarede han, at han har trukket bilag 15 fra internettet. Taksatoren fremsendte efter at have set på bilen et tilbud på omkring 170.000 kr. Han undersøgte derfor prisen på internettet og fandt ud af, at den billigste bil, der var magen til, kostede 219.800 kr. Han syntes derfor, at 170.000 kr. var alt for lidt. Kort efter fik han et fuldstændigt afslag fra forsikringsselskabet.

Han har i hvert fald ikke selv har sat ild til bilen eller har haft noget med det at gøre.

Adspurgt af sagsøgtes advokat forklarede han, at han, så vidt han husker, ikke så andre biler i parkeringssløjfen, da han parkerede. De gamle alufælge blev stående i gården eller baghaven indtil midt i maj. Han kan ikke forklare, at der skulle være benzin på måtten i bilen. Det er en dieselbil, og han har ikke haft benzin i den.

Efter han havde talt med politiet om natten og været ude at se på den ved synshallen, tog han hjem. Han bad de andre om, at køre sig hjem. Det er rigtigt, at bagdøren i huset altid står åben. Der lå en seddel fra politiet, hvorpå der stod, at han skulle kontakte politiet mandag morgen, hvilket han gjorde. Han har ikke haft motorproblemer, og han har ikke haft nogen mekaniker til at se på bilen. Han husker ikke, hvornår han købte bilen, men det var lidt over et år før branden, og han har ikke haft bilen til service. Det var en frikørt taxa, og den var netop serviceret, da han købte den. Det eneste, han fik lavet ved bilen, var, at han fik lakeret nogle ridser.

B har forklaret, at han det seneste 1 år og 3 måneder har været ansat ved Mærsk og tidligere ved Dong. Han er offshore engineer og er som følge af sagen kommet til land en dag før han ellers skulle.

Han og D og K arbejdede tidligere som dørmænd sammen. De havde fået job i Herning, og de skulle derop for første gang den 8. maj 2010. De skulle begynde kl. 24, og da de gerne ville være i god tid, kom de noget før. De kørte sammen derop. Det plejede de at gøre, når de skulle på job udenbys. Han hentede først K Varde og senere D på rastepladsen. Det var der ikke noget mærkeligt ved, da han havde hentet ham på rastepladser flere gange før. Den pågældende rasteplads ligger over for en truckercafé eller lignenden. D holdt i sløjfen, som de havde aftalt, og han samlede ham op. Da de ankom, sad D stadigvæk i bilen. Han holdt et par meter fra ham, og D steg ud og satte sig direkte ind. Han var ikke tilbage ved sin egen bil. Der var i hvert fald hverken ild, flammer eller røg, da han hentede D

Efter de var færdige i Herning, kørte de tilbage kl. 4 eller 5 om morgenen mod Esbjerg. Da de kom til rastepladsen, fandt de ud af, at D bil var væk. Der var en sort plet på jorden. Dennis ringede til politiet og fik at vide, at der havde været en brand.

Han har efterfølgende været ude ved synshallen og se bilen sammen med D Han husker ikke, om det var noget, de gjorde sammen om morgenen, eller en af de følgende dage.

Nærmere adspurgt forklarede han, at da han hentede D på rastepladsen, var det lidt mørkt. Det må i hvert fald have været efter kl. 22. Derefter havde de 1 times kørsel til Herning. Når han sammen med de to andre har været dørmænd i Kolding, har han også hentet D på en rasteplads. Der var derfor ikke noget mærkeligt i, at han skulle hente D på en rasteplads den pågældende dag. D oldt på det venstre stykke af sløjfen. Da han kørte ind, kørte han reelt imod færdselsretningen et par meter, hvorefter han samlede D op og bakkede ud igen.

K har forklaret, at han arbejder som portør på Sygehus, og er dørmænd i Skjern i weekenden. I 2010 arbejdede han også som portør og var samtidig dørmænd sammen med D og B Den 8. maj 2010 skulle de på job sammen i Herning. Det var en af de første vagter, og de ville derfor gerne komme i god tid. B hentede ham i Varde, og derefter samlede de D op ved rastepladsen, hvor der ligger en pølsevogn overfor.

De hentede D på rastepladsen for at undgå at skulle ind i Varde by og ud igen. Ikke mindst når de også skulle hjem igen. Når de kommer hjem om morgenen omkring kl. 6, har de alle mest lyst til bare at komme hjem i seng.



Rastepladsen lå på vejen, og der var ikke noget mærkeligt i, at de skulle hente D . De har tidligere hentet ham på andre rastepladser, når de havde jobs i Kolding.

Da han og B ankom til rastepladsen, kørte de op på siden af D bil i parkeringssløjfen. D sad fortsat i bilen og steg ud og satte sig ind i B bil. Forevist foto af parkeringsarealet udpegede han, hvor bilen holdt parkeret.

Da de hentede D , er han sikker på, at der hverken var flammer eller røg fra bilen. Da de var færdige i Herning, kørte de tilbage mellem kl. 5 og 6 om morgenen. De ville sætte D af på rastepladsen, men de opdagede, at bilen var væk. D ingede til politiet og fortalte, at den var væk.

G har forklaret, at hun i 5 år har arbejdet som tjener. I perioden 8.-9. maj 2010 var hun indlagt på hospitalet sammen med deres syge spædbarn. Det var derfor barnet, hun gik mest op i, men hun opdagede om morgenen den 9. maj, at hun havde flere ubesvarede opkald fra D . Hun ringede tilbage og fandt ud af, at bilen var brændt.

Før bilen brændte, havde der ikke været nogen problemer med bilen. Hun har ikke kendskab til, at der var nogen forestående reparationer eller andet galt med den. De har en god økonomi, og de havde ikke problemer med at betale nogen.

Om fælgene forklarede hun, at hun fødte deres søn den 12. december 2009, mens D var udsendt nogle uger til Kuwait. Det var derfor hendes svigerfar, der kørte hende til hospitalet. De aftalte, at han skulle skifte dækkene på bilen, så hun kunne køre i den. Det blev gjort mellem den 12. og den 19. december, for de var skiftet, da hun kom hjem fra hospitalet en uge senere. De gamle hjul blev smidt om i haven bagved. Hun har ikke kendskab til, om de skulle på bilen igen. Det er normalt ikke hende, der skifter hjul på bilen. Hun ved ikke, hvor hendes svigerfar skiftede hjulene.

Ø har forklaret, at han er førtidspensionist, men at han er udlært automekaniker. Han har naturligvis kendskab til, at bilen brændte den 8.-9. maj 2010. Det er ham, der har skiftet fælgene på bilen, men det blev gjort i december måned 2009. Han husker ikke datoen. D var på det tidspunkt i Kuwait, og dæk og fælge på bilen var slidte. G skulle føde, og hun turde ikke køre i bilen. Han skiftede derfor dækkene i december måned. Forinden han skiftede dæk og fælge, købte han nogle specielle møtrikker, som det fremgår af sagens bilag 9.

Han er ikke helt sikker på, om de hjul, han satte på bilen, lå i bilen eller stod hjemme hos sagsøgeren. Det var i hvert fald nogle, sagsøgeren og G havde fået at en kammerat. De passede imidlertid ikke fuldstændig på bilen, og derfor var han nødt til at købe nogle specielle bolte. Han skiftede hjulene på

et værksted, der hedder Autoværksted. Det er lukket i dag. Han har ikke selv været ansat der, men en af hans venner var det. De gamle hjul kørte han hjem til D og G og satte i haven. Det var ikke meningen, at de skulle på igen, da de var defekte. Den ene fælg var skæv, og dækene var nedslidte.

Nærmere adspurgte forklarede han, at han ikke har lavet service på bilen, og han ved ikke, hvor det i givet fald blev gjort henne.

Skønsmanden Lars Schiøtt Sørensen har den 11. november 2013 forklaret, at han vedstod erklæringerne af 12. marts og 9. september 2013.

Om sin baggrund og ekspertise forklarede han, at han som anført i svaret til spørgsmål M har deltaget i flere konferencer om brande og i øvrigt er uddannet som civilingeniør inden for byggerilinjen. Han har 15-16 års erfaring med brande og herunder el-opståede brande i bygninger. Han har desuden stået for uddannelsen vedrørende master i brandsikkerhed indtil 2009. Han har herunder undervist på Ålborg Universitetscenter og er ansat som seniorforsker i brandfysik og brandteknik. Han har undervist i dette område i 12-13 år.

Brande opstår meget ofte som følge af fejl i de elektriske installationer, og han har derfor også kendskab til dette, selvom det naturligvis er det bygningsrelaterede område han har mest erfaring med. Det er i princippet de samme teknikker og fysiske forhold som brande i en bil. Hans spidskompetence er imidlertid inden for det bygningsbrandtekniske. Hans erfaringsgrundlag vedrørende brand i biler er relativ ny, da han mest har koncentreret sig om brande i bygninger. Han har dog deltaget i 30-40 konferencer eller mere over sin karriere, og heraf har der været et par stykker med fokus på brande i biler. Da han var ansat ved Danish Fire Laboratories, DFL, var der et mindre antal forsøg med bilbrande. Langt hen ad vejen er det imidlertid det samme teoretiske grundlag vedrørende brande i bygninger som i biler. De ting, der initierer en brand er meget ofte de samme. En kortslutning i en elledning giver således den samme problemstilling i en bygning som i en bil.

Om glasskårene forklarede han, at hans erfaring med glasskår er moderat i forhold til hans øvrige erfaring. Han samarbejder imidlertid med Carl Axel Lorentzen, som er den førende på området i Danmark. Carl Axel Lorentzen har han også rådført sig med i denne sag. Han har dog selv en udmærket erfaring på området.

Om spørgsmål 1 forklarede han, at de 3 muligheder er skitseret med 40, 30 og 30 procents sandsynlighed. Dette skyldes, at der ikke er nogen af årsagerne, der er 100 procent sikker som brandårsag. Det første punkt vedrører brand som følge af en defekt ledningstilslutning til bilens ekstra luftvarmeenhed. Det er korrekt, at der altid er spænding på denne del af anlægget, uanset bilen er slukket. Der går dog først en strøm i ledningerne, når kontak-

ten aktiveres.

Nærmere adspurgt forklarede han, at han er uenig med DBI i deres udtalelse omkring dette punkt. Han har rådført sig med den tekniske manual til bilen samt en elkyndig VW-mekaniker, L og efter hans opfattelse forholder det sig som beskrevet. Han gennemgik bilen sammen med den elkyndige VW-mekaniker, og efter denne fandt tegn på kortslutning ved den ekstra luftvarmeanhed, har han også selv set det. Han foreviste ledninger på foto 7 i rapporten, og forklarede, at man imidlertid ikke kan se mærket på billedet. Der er et stort virvar af ledninger, og det kan derfor være svært at finde rundt i dem. Stort set al isolering var brændt af. Kortslutningen kan ses ved, at en del af kobberet på den ene ledning er smeltet, men det kan ikke ses på billedet. Det var L der fandt det i første omgang.

Ved en brand opvarmes kobberet typisk til 800-900 grader. Kobber smelter først ved 2.000 grader. Ved en kortslutning, der resulterer i en lysbue, bliver temperaturen op til 3.000 grader varm, der forårsager de karakteristiske mærker. Han er imidlertid ikke sikker på, at det er brandårsagen, og derfor har han kun anført en sikkerhed på 40 procent. Dette skyldes, at mærket trods alt var så lille, så det ikke var et sikkert bevis for brandårsagen.

Om brandens arnested forklarede han, at politiet i rapporten refererede til, at branden var opstået i et område bag panelet, hvor airbagstyringsenheden sidder. Imidlertid sidder boksen til den ekstra luftvarmeanhed umiddelbart ved siden af og således i det samme område. Det matcher således det sted, hvor han mener at have fundet tegn på kortslutning. Hele kabinen bar imidlertid præg af en kraftig brand. Branden var aftagende både mod bagagerummet og mod motoren. Der var en tendens til, at brandskaden var kraftigere foran.

Om den 3. mulighed forklarede han, at den er angivet som i den anden brandårsag. Det er ikke altid, man kan finde et arnested med 100 procents sikkerhed eller en sikker brandårsag. Det er ofte som at finde en nål i en høstak.

Om glasskårene forklarede han om svaret på spørgsmål J, at det ikke har været muligt for ham at konstatere, om der var tale om, at ruderne var smadret som følge af varmepåvirkning eller som følge af mekanisk påvirkning, som hvis de var blevet smadret med en sten. De glasskår, han fik tilsendt, stammede alle sammen fra sideruder eller bagrude og ikke fra forruden.

Hvis der havde været hældt benzin ind i bilen, og det var blevet antændt, ville der have været store flammer med det samme. Hvis benzinen havde fået lov til at stå et øjeblik og fordampe, ville selv en mindre mængde benzin på en halv liter have resulteret i en eksplosion, som ville have knust de fleste af ruderne.

Hvis benzinen var blevet antændt med det samme efter at være hældt ind, ville luften i bilen have været under det nedre eksplosionsniveau og ville

derfor blot være blevet antændt uden eksplosion, men fortsat have brændt med meget store flammer.

Hvis bilen var blevet antændt en halv time efter, benzinen var blevet hældt ind i bilen, ville det have givet en eksplosion. Uanset ville der have været store flammer med det samme. De fundne glasskår kan ikke udelukke nogen af disse muligheder. De glasskår, han har analyseret, er uden mekanisk påvirkning.

Nærmere adspurgt af sagsøgtes advokat forklarede han, at han i forbindelse med udmeldingen blev kontaktet af Teknologisk Institut. Han husker ikke, at han drøftede med Teknologisk Institut, om han havde erfaring med bilbrande. Han er imidlertid enig i, at han kun har meget begrænset erfaring med brande i biler. Han har imidlertid erfaring med brande generelt og herunder også brande, der er forårsaget af brande i de elektriske installationer. Han har ikke haft andre skønssager vedrørende biler eller brande i biler. Dette gælder både benzin- og dieslbiler.

Han er bekendt med den nordiske manual for brandefterforskning. Han følger den ikke, da han ikke mener, den er tilstrækkelig. Han kender også godt vejledningen fra Rigspolitiet.

Han er ofte uenig med DBI. Det er hans indtryk, at man ikke altid kan regne med de undersøgelser, de laver. Han kan ikke udtale sig generelt, da der både er gode og mindre gode folk ansat hos DBI. Han har før været uenig med rapporter derfra. Det sker forholdsvis ofte. Der er ikke andre brandforskningsinstitutter i Danmark, men Dansk Teknologisk Institut laver også analyser vedrørende brande.

Han har selv har oplevet en brand i sin egen bil af mærket VW, der skyldtes fejl i de elektriske installationer. Han fik hurtigt slukket branden ved at afmontere bilbatteriet, og han nærer ikke særlig mistillid til VW. Han har to gange siden haft en VW, dog var den ene en Audi.

Nærmere adspurgt forklarede han, at han fastholder, at der, når bilen er slukket, fortsat er spænding på bilens ekstra luftvarmeenhed. Han har ikke målt dette på hverken denne bil, da det som følge af branden ikke ville være muligt, eller på en tilsvarende bil, men det fremgår af den tekniske manual samt i øvrigt af oplysninger fra den elkyndige mekaniker. Han var opmærksom på, at DBI har en anden opfattelse, men har ikke undersøgt det yderligere.

Om svaret på spørgsmål I vedrørende benzinresterne forklarede han, at han ikke er enig i DBI's konklusioner. Det virker besynderligt, at DBI lavede en undersøgelse en måned efter branden og fandt motorbenzin på gulvet, da det i givet fald burde være fordampet væk og kan komme andre steder fra. Det kunne eksempelvis komme fra en karburator eller en dunk med benzin. Forholdt, at der er tale om en diesebil, forklarede han, at det naturligvis ikke

kunne komme fra en karburator, da bilen ikke har en sådan. Det ville imidlertid kunne stamme fra det benzin, der sidder på skoene, hvis en person har været på en tankstation og trådt i noget. Endvidere kan analysen, som DBI har foretaget, være misvisende. Polystyren kan, når det brænder, minde meget om benzin. Det kan både lugte som benzin, men det kan også ved massespektografisk analyse vise stort set det samme resultat som motorbenzin. Det fundne resultat kunne meget vel være motorbenzin, og han har ikke andet grundlag at forkaste DBI's resultat om, at det må være motorbenzin.

Som det fremgår af den supplerende erklæring, mener han, at der muligvis er tegn på en kortslutning. Den er ikke 100 procent sikker, og derfor har han kun ansat brandårsagen til 40 procent. Han har ikke taget et billede af det fundne spor. Nærmere adspurgt foreviste han på foto 7 de to ledninger og oplyste, at sporet formentlig er på den lyse ledning til venstre, men det kan også have været på den anden ledning. Såfremt ledningerne fortsat findes i bilen, vil sporene fortsat være at se.

Nærmere adspurgt forklarede han, at kortslutningen kunne have ført til, at der var sprunget en sikring. Han har imidlertid ikke undersøgt, om der er slået en sikring i bilen eller ej. Det fremgår af foto af sikringsboksen, at den er i hvert fald lettere brandskadet. Det er meget muligt, at man fortsat kan se, om sikringerne er sprunget. Dette har han ikke taget billeder af. Nærmere adspurgt om sporet fra lysbuen forklarede han, at det var under 1 cm langt, og det formentlig var lidt bredere end en blyantstreg. En kortslutning med en lysbue forudsætter, at der har været en fejl i polskoene. Det ville kunne opstå, hvis der var fugt eller en perforering af ledningen. Han har ikke kunnet påvise en sådan fejl.

Han har spurgt VW Düsseldorf Autocentrum, der er en stor tysk forhandler, om de har kendskab til den type fejl, men det har de ingen statistik over.

Han har ikke undersøgt sikringsboksen nærmere, da han mener, det er noget, som DBI burde have gjort i forbindelse med deres undersøgelse.

Om svaret på spørgsmål K forklarede han, at forsøg har vist, at brandhæmmende isolering på ledninger alligevel brænder væk ved højere temperaturer og derved mister deres effekt. Det var ikke muligt at undersøge nærmere, da al isolering stort set var brændt væk. Han har ikke undersøgt det på en tilsvarende bil. Ledningen skulle være standarden SA klasse 30, hvilket indikerer, det er brandhæmmende.

Nærmere adspurgt om fordelingen af sandsynligheden i svaret på spørgsmål 1 forklarede han, at han anførte sandsynligheden for en påsat brand til 30 procent ud fra en skønsmæssig betragtning. Det har også spillet ind i den vurdering, at der lå en belægningssten på gulvmåtten. Han funderede over stenen, men har ikke fået noget svar på, hvorfor den var der. Hvis der ikke havde været en sten, ville hans vurdering være anderledes. Fordelingen af

glasskår har ikke haft indflydelse på vurderingen, da det ikke var muligt at udlede resultatet af dette. Den mulighed, at gerningsmanden har haft en nøgle til bilen og påsat branden, er ligeledes indeholdt i de 30 procent sandsynlighed, der er angivet for en påsat brand.

Han husker kun, at der var 1 dunk i bilen. Det var en dunk, der lå i bagagerummet af 2½ liter. Det fremgik af DBI's undersøgelse, at den indeholdt sprinklervæske og ikke benzin, og det undersøgte han ikke nærmere.

Han har ikke foretaget en låseteknisk undersøgelse af bilen, da han ikke har kompetence inden for det område og ikke har mulighed for at svare på spørgsmål herom.

Han har den 21. januar 2014 supplerende forklaret, at hans tidligere forklaring i retten skulle forstås således, at der var mulige spor fra lysbuedannelse på kablerne til luftvarmeeenheden. Han mener, at han tidligere forklarede, at der ikke var sikre tegn på, at der havde været en lysbue, men at han anså det for muligt. Der var svage tegn på kortslutning eller lysbuedannelse på kablerne.

Forevist den af vidnet Ballesen medbragte luftvarmeeenhed forklarede han, at det er den omhandlede enhed, og at der er tale om 8-polede kabler som afbilledet på skønserklæringens side 9, foto 7. Kablerne fører en strøm fra 60-100 ampere og der er således tale om en meget kraftig strøm. Det var derfor det helt oplagte sted, som en brand kunne være startet. Han mener, at der er registreret en lysbue på kablet i området ved polklemmerne. Der er ikke tale om en klokkeklar indikation for en lysbue, men mindre kan også gøre det og smelte ledningsmaterialet og initiere en brand. På denne baggrund har han kun angivet en sandsynlighed på 40 % for, at det er det, der er sket, mens der altså er 60 % sandsynlighed for, at det ikke er tilfældet.

Efter gennemsyn af kablet forklarede han, at han ikke kan påvise et præcist spor fra lysbuen. Et eventuelt mærke kan være faldet af. Der vil imidlertid være tale om et mærke i kobberet, og det ville derfor forudsætte, at dette kobber er faldet af. Han mener ikke, at der er tegn på, at der er faldet noget af kablet, og han vil ikke anse det for realistisk.

Adspurg af sagsøgerens advokat forklarede han, at kablerne og luftvarmeeenheden har gennemgået en ændring siden han undersøgte det. Dengang var der mere pyroliseret materiale omkring enheden. Dette indikerer, at branden er startet deromkring.

Endvidere er stålet omkring polklemmerne forskellig farvet af temperaturen. Dette indikerer, at den ene har været varmere end den anden. Der er ikke tale om, at han har fundet en rygende pistol, men dog en mulig brandårsag.

Om elektrisk kortslutning forklarede han, at en sikring typisk vil slå fra efter

få millisekunder. Ved en lysbuedannelse slår sikringerne ikke fra. Han kan efter gennemsyn af kablet ikke pege på spor efter en kortslutning. Han mener dog, at der er indikation af en dårlig forbindelse, da enheden og polklemmerne virker løse. Spor efter lysbuedannelser kan ikke nødvendigvis ses med det blotte øje. Undersøgelse i et mikroskop kan afsløre andre og mindre spor. Apparatet har siddet i venstre side af bilen ca. midt for.

Adspurgt af sagsøgtes advokat forklarede han, at han ikke undersøgte sikringsboksen ved gennemsynet. Han har efterfølgende kontaktet autoophuggeren, hvor bilen står, og bedt dem undersøge sagen nærmere. De har oplyst, at låget til sikringsboksen var smeltet ned i sikringerne, og da de fjernede låget fulgte sikringerne med, hvorfor en egentlig undersøgelse af sikringerne ikke har været muligt.

Adspurgt af sagsøgtes advokat forklarede han, at han mener, at der har været spænding på kablerne uanset, der ikke var tænding på bilen. Han har efterfølgende tjekket det med Rene Schrøder hos VW, der har bekræftet dette.

Lars Balleby har forklaret, at han er ansat som brandundersøger ved Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut, DBI, der er et godkendt teknologisk institut. Han er uddannet elektriker og installatør og har arbejdet ved DBI med brandefterforskning i 15 år. I vidnets afdeling undersøges 600-700 brande om året. Heraf udgør 70-80 brande i køretøjer. Det har været det samme antal over de seneste 10 år. Han har samlet deltaget i mere end 2.000 brandtekniske undersøgelser, og han har herudover lavet 300 brandundersøgelser vedrørende brande i køretøjer.

Det er ham, der har lavet rapporten fremlagt som sagens bilag 8. Bjarne Olsen er alene afdelingsleder og har ikke kvalitetssikret rapporten. Rapporten er kvalitetssikret af en anden uddannet brandundersøger ved DBI. Ved udarbejdelsen af rapporter følger de en række kvalitetsnormer. Rapporten henviser herunder til Nordisk Manual- Brandårsagsefterforskning, der beskriver metoden for brandundersøgelser. Rapporten vedrører primært bygningsbrande, men en række metoder anvendes også ved brande i biler.

Som det fremgår af rapportens side 4, fandt han ingen fejl ved bilens elektriske eller mekaniske installationer, der kunne være årsag til brandens opståen. Endvidere blev der i bunden af kabinen fundet spor fra motorbenzin i en mængde, der kun kan være fremkommet som følge af, at dette er blevet hældt ud i bilen. På baggrund af det samlede resultat fandt han derfor grundlag for at konkludere, at branden var påsat.

Han har efter anmodning fra sagsøgtes advokat udfundet installationen med de to kobberkabler, som skønsmanden under sidste retsmøde angav bar spor af lysbuedannelse. Det drejer sig om installationen vedrørende den ekstra tilskudsvarmer. Kablerne er mellem 2½ og 3 meter lange. Derudover er canbus kablet monteret på apparatet, men dog klippet af i en kortere længde og

er ikke medtaget. Enheden var smeltet ned i det omkringværende plast og den var derfor vanskelig at afmontere. Vidnet foreviste apparatet og installationen og oplyste, at den lille ledning er canbus kablet, og at de store kabler er de strømførende kabler til enheden. Der var ikke andre ledninger til enheden. Han har ikke kunnet konstatere en lysbueskade. Han har undersøgt apparatet og ledningerne, og han fandt ikke tegn på, at den var blevet undersøgt tidligere.

Nærmere adspurgt forklarede han, at installationen også tidligere ved DBI er blevet undersøgt for spor efter elektrisk kortslutning, uden at dette er fundet. Han har imidlertid ved den nye undersøgelse fundet spor af en elektrisk kortslutning, idet tre mindre kobbertråde er smeltet sammen, hvilket indikerer en elektrisk kortslutning. Det er imidlertid ikke sket ved toppen af enheden, men derimod i bunden under kablet, hvor det føres ud ved pedalerne. Det er derfor helt oplagt, at branden ikke kan være startet ved denne kortslutning, da der ikke er bortbrændt meget isolering omkring stedet, og der er tale om en meget lille kortslutning. Hans sikre konklusion er, at kortslutningen alene er en følgeskade af, at der har været brand i bilen.

Han har supplerende forklaret, at han ikke ser nogen spor af en lysbuedannelse på kablerne til luftvarmeeenheden. Det er hans opfattelse, at skønsmanden tager helt fejl. Der er intet, der tyder på lysbuefejl. Varmen ved styreenheden har heller ikke været så høj, hvilket blandt andet ses ved, at lodningerne i styreboksen fortsat er intakte, uanset disse smelter ved forholdsvis lav temperatur. Varmen må derfor være kommet til enheden på et senere tidspunkt under branden. Det er hans vurdering, at polskoene ikke er løse. De sidder helt fast. Den, der virker løs, er løs længere nede i enheden. Der er intet, der tyder på en lysbuedannelse.

SMC (Scandinavisk Motor Company) har oplyst, at den ekstra luftvarmeeenhed er ekstraudstyr, og at almindelige Passater ikke er udstyret med denne enhed.

Det er rigtigt, at der er elektrisk spænding på ledningerne frem til polskoene, men der kan ikke trækkes en elektrisk strøm, før motoren når minimum 500 omdrejninger i minuttet. Som følge heraf ville en eventuel løs forbindelse have været uden betydning for muligheden for at danne en lysbue. Hvis der havde været en dårlig polsko, der udviklede varme, ville der være sket en kortslutning i nærheden af polskoen og ikke som påvist langt nede af kablet.

Nærmere adspurgt forklarede han, at der teoretisk ville kunne være opstået en lysbue, uanset der ikke var tænding på bilen, da der er spænding på ledningerne.

Den omstændighed, at den ene polsko er mørkere end den anden, har ikke nogen betydning. De er lavet af forskellige materialer og vil derfor reagere forskelligt på varme. Det er rigtigt, at den ene polsko er mørkere end den an-



den, men det skyldes ikke nødvendigvis forskellig varmepåvirkning. Det er hans opfattelse, at der alene er tale om følgeskader af branden.

Kortslutningen længere ned på kablet indikerer, at branden er startet lavt i bilen. Sikringen i motorrummet er brændt over, og det skyldes sandsynligvis den kortslutning, som han har fundet. Når en sikring springer, stopper det elektriske kredsløb.

Om analysen for brændbare væsker forklarede han, at den udføres rutinemæssigt, når det kan være relevant for efterforskningen. Efter finrydning af vognbunden konstaterede han en sikker lugt af benzin. Da han inspicerede bilen, stod der fortsat ca. 5 cm. vand i bunden af den. Han var nødt til at lave et hul i bunden af bilen for at tømme vandet af. Derefter skulle han fjerne et lag af brændrester. Det var først derefter, at det lugtede kraftigt af benzin fra bundmåtten, hvoraf der blev sendt et stykke på 5 gange 6 cm til undersøgelse. Laboratorieundersøgelsen viser klare spor af motorbenzin i en mængde, som udelukker, at det kan være afsat fra sko eller lignende. Han er ikke kemiker og har overladt analysen til sagkyndige på området. Dette viste, at der var tale om motorbenzin og ikke brændt plastik. Prøven, der blev analyseret, var taget omkring den belægningssten, der viste sig, da han havde fjernet vandet og brandresterne. Stenen var placeret på måtten, før branden var startet. Der var ikke tegn på opbrud i bilen, og der var ikke glas under stenen.

Nærmere adspurgt forklarede han om beskrivelsen af elektrisk lysbuedannelse side 11 i sin rapport, at den sker over længere tid og derved kan initiere en brand. Om en elektrisk kortslutning forklarede han, at det typisk sker inden for millisekunder. En elektrisk kortslutning kan imidlertid også antænde en brand, i hvert fald i teorien. Dette forudsætter som regel, at den sker i nærheden af noget brændbart materiale. Han er enig i, at hvis en elektrisk kortslutning er årsag til en brand, vil man ikke altid kunne påvise den efterfølgende. I dette tilfælde var der imidlertid tale om en kabinebrænd. Det meste elektriske udstyr i kabinen er uden spænding, når bilen er parkeret, og sandsynligheden for en elektrisk brand er derfor væsentlig mindre. Hans konklusion er fortsat, at branden er påsat. Han har naturligvis ikke udtalt sig om, hvem der har påsat den. Han har ikke foretaget nogen låseteknisk undersøgelse af bilen.

Han forklarede, at han efter gennemgang af politirapporterne gerne vil pointere, at det er uden betydning, hvor i bilen branden er blevet registreret af politiet, da det efter et stykke tid ofte brænder kraftigst et andet sted, end der hvor branden er startet.

### **Parternes synspunkter**

Sagsøgeren har i påstandsdokument af 28. oktober 2013 anført følgende:

" ...

Anbringender

Til støtte for de nedlagte påstande gøres det gældende,

at den af sagsøger tegnede kaskoforsikring dækker skade på bilen som følge af brand, jf. forsikringsbetingelsernes pkt. 20 (bilag 4),

at sagsøgte har bevisbyrden for, at branden i bilen er påsat af sagsøger, og at bevisbyrden derfor efter fast praksis er streng,

at sagsøgte ikke har løftet bevisbyrden,

Det fremgår tværtimod af den af skønsmanden udarbejdede skønserklæring af den 12. marts 2013 ved besvarelsen af spørgsmål 1, m.fl. at den mest sandsynlige årsag til branden er en defekt i ledningstilslutninger i bilen/selvantændelse, hvilket ligeledes understøttes af politiets brandundersøgelse af den 2. juni 2010, jf. sagens bilag 6.

Den af sagsøgte ensidigt indhentede rapport, fremlagt som sagens bilag 8, skal ikke tillægges bevismæssig vægt, idet der er udmeldt syn- og skøn til at besvare samme forhold, som er beskrevet i den ensidigt indhentede rapport.

Det gøres i øvrigt gældende, at den af sagsøger begærede afhøring af vidnet, Thomas Balleby, alene kan ske i forhold til de faktiske forhold, mv. som denne har konstateret ved besigtigelse af bilen, og ikke som sagkyndigt vidne. Forklaringer fra sagkyndige, som ikke er udmeldt af retten efter reglerne om syn- og skøn, kan således ikke tillæg bevisværdi og må følgelig afskæres i medfør af RPL § 341.

at sagsøgte i øvrigt ikke under sagen har dokumenteret de faktiske forhold og omstændigheder, som sagsøgte har lagt til grund ved afvisning af skaden,

at sagsøgte således er pligtig at betale genanskaffelsesprisen for den total-skadede bil, jf. FAL § 37, stk. 1, som passende kan fastsættes til det påstævnte beløb i sagsøgers principale påstand

at sagsøgte subsidiært skal anerkende erstatningspligten for totalskade af bilen,

at sagsøgers krav på erstatning forfalder til betaling 14 dage efter at sagsøgte har været i stand til at indhente de oplysninger, der er nødvendige for at bedømme forsikringsbegivenheden og erstatningens størrelse, jf. FAL § 24, hvilket må antages at være den 17. maj 2010, hvor bilen blev besigtiget af taksator, jf. bilag 5,

at sagsøgers krav skal forrentes fra den 31. maj 2010 og til betaling sker.

..."

Sagsøgte har i påstandsdokument af 28. oktober 2013 anført følgende:

"...

#### Anbringender

Det bestrides, at sagsøger har sandsynliggjort eller godtgjort, at brandskaden på hans bil den 8. maj 2010 var en forsikringsbegivenhed dækket af den i Forsikring A/S tegnede bilforsikring (bilag 4).

Det er ubetænkeligt at lægge til grund, at årsagen til branden er antændt benzin på bilens gulvmåtter. Der er ikke holdepunkter for at fastslå, at dette skulle være tilført på grund af et uheld eller en hændelig begivenhed, hvorfor branden må antages at være påsat.

Det må videre lægges til grund, at bilen har været aflåst og med lukkede ruder, og den var ved brandvæsnets ankomst uden tegn på, at døre eller vinduer havde været brudt op.

Hertil kommer, at Dansk Brand- og sikringsteknisk Instituts rapport af 29. juni 2010 (bilag 8) udelukker, at brandårsagen kunne være en fejl ved bilens elektriske eller mekaniske installationer.

Dette skal ses i lyset af en række omstændigheder, der udgør et indicium for, at branden må henføres til forsikringstagerens forhold.

Således stod bilen over for reparation af en omkostningstung motorskade. Bilen havde fået afmonteret alufælge umiddelbart inden branden. Bilen var henstillet på en måde, der indikerede, at den var ønsket "gemt".

Ovennævnte indicier bør føre til, at bevisbyrden for, at skaden skyldes en forsikringsbegivenhed, skærpes, også henset til den statiske forekomst af totalskader/bortkomst af omsætningstunge biler.

Det bemærkes, at skønsmandens erklæringer ikke kan lægges til grund for en afgørelse i sagen.

Størrelsen af det rejste krav bestrides efter det foreliggende som udokumenteret.

Det er således hverken godtgjort eller sandsynliggjort, at bilen på skadetidspunktet havde en handelsværdi som forudsat i sagsøgers påstand.

..."

Parterne har i det væsentlige procederet i overensstemmelse hermed.

### **Rettens begrundelse og afgørelse**

Sagsøgeren har bevisbyrden for, at der ved branden af sagsøgerens bil er indtrådt en forsikringsdækket begivenhed.

Det fremgår af skønsmandens besvarelse af spørgsmål 1, at han ikke har kunnet fastlægge årsagen til branden i bilen med sikkerhed, men at han har vurderet sandsynligheden, for at branden var påsat, til 30%. Det fremgår endvidere af besvarelsen, at sandsynligheden for, at branden opstod som følge af fejl ved den ekstra luftvarmeeenhed, er vurderet til 40 %, og sandsynligheden for en anden brandårsag er vurderet til 30 %. Skønsmanden har således hverken kunnet udelukke eller påvise, hvilken af disse muligheder der har været den faktiske årsag til branden.

Sagsøgeren har forklaret, at bilen blev parkeret og efterladt aflåst omkring kl. 22.50 i parkeringssløjfen på rastepladsen, hvor branden kl. 23.51 blev anmeldt. Efter bevisførelsen må det lægges til grund, at parkeringssløjfen er afsides beliggende og uden nærliggende bebyggelse.

Det fremgår af DBI's undersøgelse og Thomas Ballebys forklaring, at der efter fjernelse af vandet efter slukningsarbejdet blev fundet en belægningssten i bunden foran i bilen, og at der mellem sæderækkerne forefandtes en plasticdunk af ukendt oprindelse. Sagsøgeren har ikke kunnet forklare tilstedeværelsen af disse effekter og har forklaret, at de ikke var i bilen, da han parkerede den.

Efter Thomas Ballebys forklaring om undersøgelsen af bilen lægger retten til grund, at belægningsstenen var placeret i bunden af bilen inden branden. Sammenholdt med at DBI's analyse har påvist, at der i bunden af bilen, der er en dieselbil, er fundet spor af en større mængde motorbenzin, finder retten det herefter bevist, at branden er påsat.

Sagsøgeren og dennes ægtefælle har forklaret, at bilen kørte fint og ikke stod over for at skulle have foretaget væsentlige reparationer, og at den i øvrigt ikke havde været til service efter erhvervelsen omkring et år før branden.

Det er ubestridt, at bilen var en frikørt taxa, der ved synet den 29. oktober 2009 havde kørt mere end 300.000 km. Sammenholdt med, at undersøgelsen af motoren har påvist flere alvorlige motorfejl, og at motorolien indeholdt kølervæske og et højt indhold af sod, finder retten det bevist, at bilen stod over for en større reparation, og at sagsøgerens forklaring om det modsatte må tilsidesættes.

Under disse omstændigheder finder retten efter en samlet vurdering, at sagsøgeren ikke har bevist eller sandsynliggjort, at der er indtruffet en dæk-

ningsberettiget forsikringsbegivenhed, hvorfor sagsøgte frifindes.

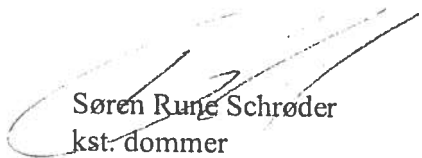
Om sagens omkostninger bemærkes, at den del af sagsøgtes udgift til det sagkyndige vidne, brandundersøger Thomas Balleby, der kan indgå som en omkostning i forbindelse med sagen, i overensstemmelse med det i retsbog af 21. januar 2014 anførte, fastsættes på grundlag af et anvendt tidsforbrug på 2 timer á 1.275 kr. med tillæg af moms og transportudgifter 1.083,19 kr., ialt 4.270,69 kr. incl. moms.

Efter sagens udfald skal sagsøgeren betale sagsøgtes sagsomkostninger, der fastsættes til 50.195,69 kr. Heraf udgør udgiften til vidneførsel 4.270,69 kr., udgiften til afhjemling af skønsmanden 5.925,25 kr., og udgiften til advokat incl. moms 40.000 kr. Retten har lagt vægt på sagens økonomiske værdi og omfang, herunder at der er gennemført syn og skøn.

**Thi kendes for ret:**

Sagsøgte,                      Forsikring,  
frifindes.

Sagsøgeren, D                      , skal inden 14 dage betale 50.195,94  
kr. i sagsomkostninger til                      Forsikring,

  
Søren Rune Schrøder  
kst. dommer  
/tij