

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 26. august 2026 blev i sag nr. 105236:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

If Skadeforsikring
Stamholmen 159
2650 Hvidovre

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har motorcykelforsikring. Han har i klageskema af 27/1 2026 og et bilag her-
til til nævnet bl.a. anført:

"Jeg gør gældende, at If Skadeforsikring ikke ved den valgte reparationsløsning har opfyldt forsik-
ringsaftalens krav om, at min motorcykel skal bringes i samme stand som før skaden, jf. selskabets
egne forsikringsbetingelser punkt 8.2.

Jeg anmoder derfor Ankenævnet for Forsikring om at fastslå, at reparationen ikke udgør korrekt
opfyldelse af forsikringsaftalen, og at If i stedet skal anvende en anden erstatningsform, herunder
kontanterstatning og/eller erstatning for værdiforringelse.

Sagsfremstilling

Min motorcykel blev beskadiget ved et eneuheld den 30. august 2024. Skaden omfattede bl.a.
brændstoftanken, som er fremstillet af polyethylen (PE).

Forud for reparationen gjorde jeg både værkstedet og If Skadeforsikring opmærksom på, at lake-
ring af polyethylen-tanke indebærer en veldokumenteret risiko for senere fejl som følge af
brændstofdampes diffusion gennem materialet, og at en sådan løsning ikke kan sidestilles med
original stand.

På trods heraf valgte If at godkende en reparationsløsning bestående i slibning og lakering af tan-
ken. Reparationen blev iværksat uden mit samtykke til den valgte metode.

Efterfølgende har jeg gentagne gange anmodet om dokumentation for den konkret udførte repa-
ration. If har alene fremsendt generelle metodebeskrivelser og erklæringer, men ingen proces- el-
ler udførelsesdokumentation for, hvad der konkret er gjort på min tank.

Forsikringsbetingelsernes ordlyd

If Skadeforsikring anfører i forsikringsbetingelsernes punkt 8.2:

'Vi betaler for en reparation, der sætter motorcyklen i samme stand, som før skaden skete.'

Der er ikke i betingelserne indsat forbehold, definitioner eller lempelser af begrebet 'samme stand'.

Ifs egen fortolkning af kravet om 'samme stand' (mail af 18. september 2025)

I mail af 18. september 2025, sendt af (taksator), cc overordnede, anfører If bl.a.:

'Det er korrekt, at vi som forsikringsselskab skal sørge for, at det skadede køretøj bringes tilbage i samme stand som før skaden. Dette må man dog ikke tage 100 % bogstaveligt ... Det er derfor, at konceptet værdiforringelse er skabt.'

If anerkender hermed forpligtelsen til at bringe køretøjet i samme stand, men anfører samtidig, at kravet ikke må tages '100 % bogstaveligt'. Jeg bemærker, at der ikke i forsikringsbetingelserne er hjemmel til et sådant forbehold. Hvis If ønskede at forpligte sig til en lempeligere standard, eksempelvis 'væsentlig samme stand', burde dette have fremgået af betingelserne.

Værdiforringelse kan efter min opfattelse ikke anvendes til at nedtone opfyldelseskravet, men er derimod relevant netop i de tilfælde, hvor samme stand ikke kan opnås.

Ifs beslutningsgrundlag – tiltro frem for dokumentation

I samme mail anfører If endvidere:

'...jeg læser også, at værkstedet har stor tiltro til deres og malerens kompetencer... Jeg har derfor stor tiltro til deres arbejde.'

Ifs beslutning om at vælge reparation baserer sig således ikke på konkret dokumentation for, at korrekt forbehandling faktisk er udført, men på en forventning og tillid til værkstedets egne vurderinger.

Der foreligger fortsat ingen dokumentation for:

- konkret overfladeforbehandling
- procestrin og hærdetider
- eventuel indvendig barriere- eller epoxybehandling
- arbejdssedler eller billedokumentation

'Tiltro' kan efter min opfattelse ikke sidestilles med dokumentation, når forsikringsselskabet vælger reparation frem for anden erstatningsform.

Accept af risiko og forskydning af opfyldelse til fremtiden

If anfører videre:

'Hvis det mod forventning skulle vise sig, at reparationen ikke er holdbar, så hjælper vi selvfølgelig med at finde en anden løsning.'

Denne formulering viser, at If allerede på beslutningstidspunktet har accepteret en risiko for, at reparationen ikke opfylder kravet om samme stand, og at vurderingen af dette udskydes til et senere tidspunkt.

Forsikringsaftalens opfyldelseskrav gælder imidlertid ved erstatningens gennemførelse. Risikoen for en mangelfuld reparation kan ikke placeres hos mig som forsikringstager ved henvisning til fremtidig reklamation eller efterfølgende afhjælpning.

Nævnspraksis om værdiforringelse og reparation

Ankenævnet for Forsikring har i sin praksis fastslået, at en reparation ikke i sig selv udelukker værdiforringelse, hvis genstanden efter reparation er blevet mindre værd, jf. bl.a. sag nr. 98830 (2023). Tilsvarende har Ankenævnet i sag nr. 97627 (2021) anerkendt værdiforringelse, selv om reparation var udført, idet genstanden efterfølgende ikke havde samme markedsmæssige værdi som før skaden.

Disse afgørelser understøtter, at 'samme stand' ikke kan reduceres til aktuel anvendelighed, men også omfatter holdbarhed, teknisk kvalitet og værdi.

...

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

På baggrund af:

- forsikringsbetingelsernes klare ordlyd,
- If Skadeforsikrings egne formuleringer i mail af 18. september 2025,
- den manglende konkrete dokumentation for reparationens udførelse,
- og Ankenævnets praksis

gør jeg gældende, at den valgte reparationsløsning ikke har bragt min motorcykel i samme stand som før skaden.

If Skadeforsikring har dermed ikke opfyldt forsikringsaftalen, og der må i stedet anvendes en anden erstatningsform, herunder kontanterstatning og/eller erstatning for værdiforringelse."

Klageren har den 11/2 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Det fremgår af Ifs mail af 16. september 2025 kl. 13.17, at brændstoftanken allerede var malet på dette tidspunkt. Reparationen var således effektueret, før der forelå dokumenteret afklaring om alternative løsninger.

Værkstedet har samtidig oplyst, at det ikke lå inden for rammerne af deres tilbud at bruge betydelig tid på at eftersøge en ny eller brugt tank. Der er derfor ikke dokumenteret foretaget en systematisk undersøgelse af alternativer.

Den 4. oktober 2025 havde jeg konkret kontakt med en sælger, der tilbød en brugt original tank til modellen.

Dette viser, at alternative løsninger ikke var umulige, og at beslutningen om reparation ikke fremstår som dokumenteret nødvendig.

Jeg anmoder Ankenævnet om at inddrage dette i vurderingen af, om If har opfyldt sin forpligtelse til at vælge korrekt erstatningsform."

I brev af 25/2 2026 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Klager anmelder den 31. august 2025 et uheld, hvor klager skred ud med sin motorcykel og væltede med skader på motorcyklen til følge.

Klager indleverede motorcyklen på et værksted. Værkstedet opgjorde skaderne og taksator godkendte reparationen. Værkstedet foretog herunder reparation af motorcyklens tank, der efterfølgende blev lakeret hos en autolakerer.

Twisten vedrører om reparation af motorcyklen, herunder reparation og lakering af tanken har sat motorcyklen i samme stand som før uheldet.

Kundeforhold

Klager købte indbo-, ulykke-, bil- og 2 motorcykelforsikringer 25. januar 2024, hvor de fleste forsikringer blev overtaget fra andet selskab pr. 1. april 2024. Her i blandt den i sagen omhandlede motorcykel. Alle forsikringer er i dag overgået til andet selskab.

Den i sagen omhandlede motorcykel er en ... årgang 2004. Klager havde kaskoforsikring med en selvrisiko på 4.000 kr. Vilkår A-52 er gældende for aftalen.

Klager har ikke betalt selvrisiko for reparationen endnu. Det er aftalt den opkræves efter klagesagens afgørelse.

Sagsfremstilling

Klager anmelder den 31. august 2025, at han den 30. august 2024 (formodentligt forkert årstal) er faldet på sin ... med skade på denne til følge.

Dagen efter beder vi Klager kører motorcyklen på et værksted efter eget valg.

Vores taksator modtager værkstedets reparationstilbud og godkender dette den 11. september 2025. Værkstedet opgør skaderne og foreslår skaden udbedret ved bl.a. at reparere tanken og lakere den.

Samme dag skriver klager til selskabets skadebehandler, og gør opmærksom på, at han mener det er problematisk at reparere tanken på hans 22 år gamle motorcykel, da den er lavet af polyethylen. Ifølge klager er der risiko for, at lakken bobler indenfor 2 år.

Beskeden videresendes til taksator og til taksator kontakter værkstedet og Klager.

24. september beder klager om dokumentation for aftalte reparationer – herunder en oversigt over samtlige skader, der er registreret. En oversigt over samtlige reparationer, der er aftalt og udført. Dokumentation for hvilke materialer og metoder, der er anvendt på tanken, herunder primer, maling, evt. epoxy-behandling samt hærdningstider.

Vores taksator beder på baggrund heraf værkstedet som klager valgte, om at kontakte Klager med den ønskede forklaring omkring valgte reparation.

Vi bemærker igen at det er Klager der har valgt værksted, og værkstedet har foreslået reparationsmetoden.

Den foreslåede reparationsmetode er godkendt af taksator, og lakering er udført efter lakproducentens anvisninger for lakering af polyethylen.

Den 29. september skriver klager at han efter kommunikation med værkstedet, ikke finder at reparationen af hans tank har sat motorcyklen i samme funktionelle stand som før uheldet, da der bl.a. er risiko for, at lakken vil skalle af eller boble over tid.

Taksator gør opmærksom på, at vi finder reparationen er udført korrekt og at der er 5 års garanti på den udførte reparation. Kommunikationen med taksator er fremlagt som bilag E.

Jf. klagen finder klager at denne garanti for reparationen er en erkendelse af, at reparationen ikke er udført korrekt og at den ikke vil holde.

Dette er vi ganske uenige i. En garanti er ikke udtryk for, at reparationen er fejlbehæftet, ligesom en fabriksgaranti for en ny motorcykel ikke er en erkendelse af, at alle nye motorcykler er fejlbehæftede.

Klager anfører i supplement til klagen, at det ville være muligt at finde en brugt tank i Europa, som matcher hans motorcykel, og dermed undgå at reparere den, hvilket Klager mener forsikringsselskabet skulle have gjort. Vi påpeger igen, at selskabet ikke har været involveret i undersøgelsen af, hvilke reservedele, der kunne fremskaffes, men har godkendt den reparationsmetode det af klager valgte værksted har foreslået og som er i overensstemmelse med anerkendte reparationsmetoder for tanke af dette materiale.

Af korrespondance mellem værkstedet og klager, som værkstedet har delt med selskabet, fremgår det, at værkstedet har undersøgt med [producenten] og deres netværk, om det var muligt at fremskaffe en tank til motorcyklen. Iflg. værkstedet var dette ikke muligt. Her gør værkstedet ligeledes opmærksom på, at de anser reparationen og lakeringen forsvarlig og fuldgod reparationsmetode.

Sagen er efterfølgende gennemgået af vores fagansvarlig taksator.

Vi har i den forbindelse indhentet udtalelse om rette procedure for lakering af PE fra [lakforhandler], og udførende malerfirma [autolakering] bekræfter, at lakeringen er forberedt som beskrevet af producenten og gengivet af [lakforhandler].

Konklusion

Det er korrekt at det er vanskeligt at lakere en tank af denne type, men vi er ikke enige i at det er umuligt. Hertil bemærkes at den oprindelige lak ligeledes er lakeret på PE, og har holdt i 22 år. At ny korrekt påført lak skulle have en kortere levetid end den 22 år gamle identiske lak, er ikke korrekt.

Vi bemærker at der fra producenten af tankens side er lykkedes at lakere materialet efter produktion af tanken, og det har holdt i 22 år. Efterlakering er ikke nemt, men det er muligt og værkstedet, maler og producent bekræfter at lakering er foretaget efter producentens anvisninger.

Klager havde før uheldet en 22 år gammel lakeret tank af PE. Skaden er repareret og klager har nu en 22 år gammel lakeret tank, hvor lakproducenten og maleren samt værkstedet vurderer tanken er repareret korrekt, og hvor han har værkstedsgaranti de næste 5 år. Reparationen har dermed ført motorcyklen tilbage til samme stand som før klagers styrt.

Det af klager fremførte giver ikke i øvrigt anledning til kommentarer."

Klageren har i brev af 11/3 2026 til nævnet bl.a. bemærket:

"1. Indledning

Jeg fastholder min indsigelse, men præciserer, at min påstand ikke primært angår, om lakering af en polyethylen-tank kan udføres fagligt korrekt.

Min påstand angår, at motorcyklen efter reparationen ikke er bragt i samme økonomiske stilling som før skaden.

Sagen angår derfor værdiforringelse.

2. Retligt udgangspunkt

Efter forsikringsaftalelovens §§ 43-45 skal forsikringstageren stilles i samme situation, som om skaden ikke var indtruffet.

Dette omfatter ikke alene funktionel anvendelighed, men også den økonomiske position – herunder genstandens handelsværdi.

Når selskabet vælger reparation som erstatningsform, skal resultatet være værdimæssigt neutralt.

3. Motorcyklens stand før skaden

Motorcyklen – ... årgang 2004 – havde før skaden en original fabriksapplikeret tanklak, som havde bestået uændret i 22 år.

Den fremstod i original stand uden reparationshistorik på tanken.

Originalitet har selvstændig betydning på markedet for ældre og velholdte motorcykler.

4. Situationen efter reparationen

Efter skaden foreligger:

- Reparation af tank
- Efterlakering
- Registreret skadeshistorik
- Henvisning i korrespondancen til en 5-årig 'garanti'

Selv hvis reparationen lægges til grund som fagligt korrekt, ændrer det ikke, at tanken ikke længe er i original stand.

5. Markedsmæssig betydning – modelspecifik relevans

For netop denne model tillægges tankens stand og originalitet særlig betydning blandt købere og kendere.

I handelssituationer for ældre ...-modeller er tankens overflade og dokumentation for eventuelle indgreb et centralt opmærksomhedspunkt.

En omlakeret tank vil derfor typisk medføre krav om dokumentation for den udførte proces.

Da der ikke foreligger konkret procesdokumentation i form af arbejdsedler, hærdetidsregistrering eller tilsvarende, vil en potentiel køber måtte indregne usikkerhed i prisen.

Denne usikkerhed er i sig selv værdipåvirkende.

6. Dokumentationsusikkerhed som forstærkende moment

Den tekniske udtalelse fra [lakforhandler] er betinget ('hvis ovenstående er fulgt').

Der foreligger ikke sagsspecifik dokumentation for den faktisk udførte proces.

Jeg gør ikke gældende, at reparationen er fejlbehæftet – men at fraværet af konkret dokumentation påvirker den handelsmæssige vurdering.

7. Garantiens karakter og betydning

I korrespondancen henvises der til, at 'If går ind i sagen ... helt op til 5 år'.

Det fremgår imidlertid ikke:

- om der er tale om en egentlig kontraktuel garanti fra If
- om der alene er tale om værkstedets reklamationsret
- hvilke vilkår der gælder
- om den er overdragelig til ny ejer

Uklarheden om garantiens karakter og rækkevidde vil i en handelssituation skabe yderligere usikkerhed.

Dette forhold er i sig selv værdipåvirkende.

8. Samlet vurdering

Motorcyklen havde før skaden:

- Original fabriksstand
- Ingen reparationshistorik på tank

Efter reparationen foreligger:

- Omlakering
- Reparation
- Dokumenteret skadeshistorik
- Manglende procesdokumentation
- Uklarhed om garantiens karakter

Dette medfører efter min opfattelse en reel og målbar værdiforringelse.

9. Påstand

Jeg nedlægger påstand om, at If Skadeforsikring skal betale erstatning for værdiforringelse med 12.000 kr.

Beløbet er fastsat som et moderat og rimeligt skøn under hensyntagen til motorcyklens alder og markedsværdi."

Selskabet har i brev af 25/2 2026 til nævnet bl.a. bemærket:

"Klager oplyser han ønsker værdiforringelse som følge af reparationen ifølge ham medfører et værditab.

Forsikringen undtager værdiforringelse efter reparation

Forsikringen dækker ikke værditab som følge af en reparation jf. vilkårene pkt. 8.2 under 'Følgende bliver ikke erstattet' på side 15 og 16:

'8.2 Reparation

Vi betaler for en reparation, der sætter motorcyklen i samme stand, som før skaden skete.

Vi har ret til at anvise værksted. For at sikre den bedst mulige reparation, vil vi som udgangspunkt anvise et If Partnerværksted i nærheden af dig.

Følgende bliver ikke erstattet:

- *Forbedringer fx som følge af nødvendig udskiftning af slidte eller tærede dele*
- *Forøgede udgifter ved reparation foretaget uden for normal arbejdstid*
- *Farvenuancer efter lakering*
- *Forskelle i fælge efter reparation eller udskiftning af et eller flere hjul*
- *En eventuel forringelse af motorcyklens handelsværdi som følge af reparation'*

Allerede af denne grund må Klagers krav om erstatning af værdiforringelse afvises.

Det bemærkes samtidigt, at klager ikke har dokumenteret, at en korrekt udført reparation og lakering af den 22 år gamle tank, medfører en reduceret værdi af motorcyklen, eller hvad denne værdiforringelse udgør. I den sammenhæng er Klagers skøn ikke en dokumentation for det påståede tab.

Reparationen

Klager gør gældende at det ikke er dokumenteret, hvordan reparationen har fundet sted jf. pkt. 6. Importøren udtaler sig om hvordan en korrekt lakering skal udføres. Det er korrekt, at importøren ikke bekræfter, at autolakereren har fulgt denne proces. Det kan de af gode grunde ikke udtale sig om, da de ikke var tilstede.

Dokumentet bekræfter altså ikke i sig selv, at lakering har fundet sted, eller hvordan det har fundet sted, men den udførende autolakerer bekræfter skriftligt, at de har fulgt den beskrevne proces. Klager har dermed fået dokumentation fra autolakereren for, at de har fulgt den proces, som [lakforhandleren] har beskrevet.

Det er derfor ikke korrekt, at der ikke forelægger dokumentation for, hvordan lakering og reparation har fundet sted.

Ad garantien – pkt 7.

Det af klager valgte værksted oplyser de yder garanti i 5 år. Det er skriftligt bekræftet overfor kunden fra det af ham valgte værksted. Ud over dette gælder den almindelige reklamationsret.

Samlet fastholder vi, at klager ikke er blevet stillet dårligere end før skaden, ved at hans værksted har udført en fagligt korrekt reparation og lakering af hans motorcykel, og selv hvis denne korrekt udførte reparation har medført et værditab, er dette direkte undtaget Klagers forsikring."

I brev af 24/3 2026 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"1. Indledning

Sagen angår ikke, om lakering af en polyethylen-tank teoretisk kan udføres korrekt.

Sagen angår, om motorcyklen efter reparationen er bragt i samme økonomiske stilling som før skaden.

Det gøres gældende, at dette ikke er tilfældet.

2. Om vilkårsbestemmelsen (pkt. 8.2)

If henviser til, at værdiforringelse som følge af reparation er undtaget.

Det gøres gældende, at bestemmelsen alene kan finde anvendelse, hvis genstanden i øvrigt er korrekt og værdimæssigt neutralt genetableret.

Hvis en reparation medfører en ændret markedsmæssig position, foreligger der ikke blot 'forringelse som følge af reparation', men en situation hvor forsikringstager ikke er stillet i samme økonomiske position som før skaden.

En fortolkning, hvorefter selskabet frit kan vælge reparation og samtidig fraskrive sig ansvar for værdimæssige konsekvenser heraf, vil i realiteten udhule restitutionsprincippet.

3. Om værkstedsvalg og dispositionsret

Reparationen kunne alene gennemføres med If's godkendelse, og enhver ændring skulle forhåndsgodkendes af taksator.

If har godkendt reparationsmetoden, godkendt omkostningerne og afsluttet sagen på dette grundlag.

If havde således den afgørende dispositionsret vedrørende erstatningsform og reparationsvalg.

4. Om den tekniske dokumentation

Den tekniske udtalelse er formuleret betinget og forudsætter, at de beskrevne procestrin faktisk er udført.

Der foreligger ikke objektiv procesdokumentation i form af arbejdssedler, procesregistrering eller uafhængig kontrol.

Der foreligger således alene erklæringer fra involverede parter.

Det gøres ikke gældende, at arbejdet nødvendigvis er mangelfuldt, men at vurderingen hviler på et betinget grundlag uden konkret dokumentation.

5. Om garantien

Der foreligger ikke dokumentation for, hvem der konkret afgiver garanti, hvilke vilkår der gælder, eller om garantien er overdragelig.

Uklarheden forstærker den usikkerhed, der vil bestå i en handelssituation.

6. Markedsanalyse (Bilag 1-4)

Aktuelle markedsannoncer for ... årgang 2003-2005 med kilometertal omkring 65-72.000 km (Bilag 1-4) viser følgende prisniveau:

- Bilag 1: 2003/2004 model, ca. 66.000 km – 69.999 kr.
- Bilag 2: 2003 ..., ca. 65.000 km – 74.000 kr.
- Bilag 3: 2005 model, 72.000 km – 55.000 kr. (lakafvigelse)
- Bilag 4: Ca. 70.000 km – 55.000 kr. (kosmetisk afvigende)

Prisforskellen mellem original og velholdt stand (Bilag 1-2) og kosmetisk afvigende stand (Bilag 3-4) udgør ca. 15.000 - 19.000 kr., svarende til ca. 20-25 %.

Kravet om 12.000 kr. svarer til ca. 16-17 % af markedsværdien og ligger under den dokumenterede markedsdifference.

7. Samlet konklusion

Det gøres gældende, at genetableringen ikke er værdimæssigt neutral, og at der foreligger en reel og proportional værdiforringelse.

Påstanden om værdiforringelse på 12.000 kr. fastholdes."

Selskabet har den 30/3 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Klager sammenligner værdien af motorcykler, hvor lakken faktisk skaller af, med motorcykler uden kosmetiske fejl. Lakken på klagers motorcykel skaller ikke af og er kosmetisk identisk med original lak.

Vi bemærker at det ikke fremgår af nogen af annoncerne, om der er tale om original lak eller der er foretaget senere lakering. Klager har således med markedsanalysen dokumenteret, at en motorcykel med fejlfri stand er mere værd, end en motorcykel der har en lak, som skaller af.

Han har ikke dokumenteret, at en fejlfri lakering efter produktion skulle medføre et tab af markedsværdi."

Af klagerens brev af 1/4 2026 til nævnet fremgår bl.a.:

"Selskabet reducerer sagen til et spørgsmål om, hvorvidt lakeringen er fejlfri og kosmetisk identisk med original lak.

Ankenævnet for Forsikring

11.

105236

Det gøres gældende, at dette ikke er sagens retlige omdrejningspunkt.

Sagen angår, om motorcyklen efter den dokumenterede skade og efterfølgende omlakering befinder sig i samme markeds-mæssige og økonomiske position som før skaden.

En genstand kan være teknisk korrekt repareret og fremstå uden synlige fejl, men alligevel have ændret handelsposition som følge af dokumenteret indgreb og registreret skadeshistorik.

De fremlagte markedsannoncer dokumenterer prisniveauet for sammenlignelige eksemplarer uden dokumenteret indgreb. Den foreliggende motorcykel adskiller sig herfra ved at have en verificerbar skade- og reparationshistorik.

Spørgsmålet er således ikke, om lakken skaller, men om genetableringen er værdimæssigt neutral.

Påstanden om værdiforringelse på 12.000 kr. fastholdes."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af klagerens skadeanmeldelse af 30/8 2025 fremgår bl.a.:

"

"Skadedato 30.08.2024

...

Skadeszone: Fronten i højre side, Fronten i venstre side, Forruden

...

Hændelsesforløb:

Jeg kørte langsomt ad ... ved ... i retning mod ... Ved ... drejer ... 90 grader derfor satte jeg farten ned. I indgangen til svinget glider mit forhjul på nogle løse sten og motorcyklen rutcher på venstre side ud over vejen og lander i grøften i højreside hvorefter motorcyklen rejses op grundet farten og standses af at frontglasset i højre side rammer nogle træer. Herefter vælter motorcyklen tilbage i grøften. Jeg glider af motorcyklen under styrtet og kurer ca. 5 m sammen med motorcyklen indtil grøften hvor jeg standses og motorcyklen fortsætter ind i træerne."

Af selskabets mail af 1/9 2025 til klageren fremgår bl.a.:

"Tak for din anmeldelse af skaden, der skete den 30.08.2025.

Nu kan du sætte din MC på værksted

Du kan nu sætte motorcyklen på værksted. Værkstedet skal kontakte os, før de reparerer køretøjet. Hvis du ikke allerede har gjort det, kan du via den mail vi har sendt dig, vælge et af vores aftaleværksteder."

Af taksatorrapport af 11/9 2025 fremgår bl.a.:

"Taksatorrapport: Fakturablad

...

Taksatorgodkendelse: 11.09.2025

Ankenævnet for Forsikring

12.

105236

Kalkulationsdato: 11.09.2025
Takseringsdato: 11.09.2025
Skadedato: 30.08.2025

...

Reparationen skal udføres i overensstemmelse med taksatorrapporten. Enhver ændring skal på forhånd godkendes af taksator.

Faktura følger

Arbejds løn i alt	7.475,00 kr.
Reservedele i alt	16.636,00 kr.
Miljøomkostning	325,00 kr.
I alt inkl. moms	24.436,00 kr.

Diverse oplysninger

Type: KOLLISION
Zone: Front, Højre side forrest, Forrude, Mekaniske dele
KM-stand: 81123
Årgang: 2004
1. Reg dato: 28.05.2004"

Klageren har den 11/9 2025 til selskabet bl.a. anført:

"Emne: Vedr. skadesudbedring af plastiktank på ...

Kære IF Tak for jeres behandling af min sag. Jeg må dog venligt afvise forslaget om at slibe og male den beskadigede plastiktank. Tanken er fremstillet i polyethylen, som er kendt for at være brændstof-permeabelt og vanskeligt at male holdbart på. Internationale undersøgelser (bl.a. SAE Technical Paper 922324 og CARB, 2004) viser, at benzindampe trænger gennem materialet og medfører bobler og afskalning af maling. Dette understøttes også af erfaringer fra producenter som KTM og Ducati. For at opfylde Forsikringsaftaleloven §§ 43-45 og sikre, at motorcyklen bringes tilbage i samme stand som før skaden (restitutio in integrum), vil udskiftning af tanken være den mest holdbare og korrekte løsning."

Klageren har i mail af 16/9 2025 til ukendt modtager bl.a. anført:

".....har fortalt, at værkstedet ikke kan finde en original tank. Jeg er naturligvis indstillet på at acceptere en original brugt tank i tilsvarende stand, forudsat at den sikrer samme funktionalitet, holdbarhed og værdi som før skaden. Jeg vil dog gerne understrege, at den beskadigede tank ikke bare kan slibes og males – det holder ikke i længden og bringer ikke cyklen tilbage i samme stand som før skaden. Jeg venter gerne..."

Af mail af 16/9 2025 fra værkstedet til klageren fremgår bl.a.:

"Vi forstår din bekymring og anerkender ønsket om at få motorcyklen tilbage i samme stand som før skaden. Vi mener dog, at det er en fuldt forsvarlig løsning, at tanken slibes og males – både hvad angår holdbarhed og funktionalitet."

Ankenævnet for Forsikring

13.

105236

Det er samtidig vigtigt at bemærke, at det ikke ligger inden for rammerne af tilbuddet til forsikringen, at vi skal bruge betydelig tid på at eftersøge en ny eller brugt tank."

Af mail af 16/9 2025 fra selskabet til klageren fremgår bl.a.:

"Der findes ingen brugte + nye tanke til din motorcykel.. mere (ny udgået af produktion) ifølge min information. Tanken er blevet malet og, ... kun venter på det transfer/ klistermærke der skal monteres inden den er færdig.. + han (.....) også stå på mål hvis der skulle være problemer med den fremover.

Vedrørende tank der ikke må repareres siger ... der skal bruges det rigtigt maling/ grunder som også er brugt her.. Så jeg beklager her.. Vi er nødt til at gå med det for nu.. når der ikke findes alternativer + den repareret."

Hertil har klageren i mail af 16/9 2025 til selskabet og værkstedet bl.a. anført:

"Tak for jeres tilbagemelding. Jeg har stor respekt for det arbejde, ... har lagt i opgaven, og jeg forstår godt udfordringen med, at nye tanke er udgået af produktion, og at brugte er svære at skaffe.

Jeg bliver dog nødt til at fastholde, at en reparation med maling og grunder ikke kan sidestilles med en original tank. Den originale tank har holdt i 21 år uden problemer, hvilket i sig selv er bevis på værdien af, at tingene er gjort korrekt fra starten. Der er veldokumenteret risiko for, at malingen på en PE-tank ikke holder på sigt pga. brændstofdamp og materialets egenskaber.

Jeg kan derfor ikke acceptere en løsning, som med stor sandsynlighed kun er midlertidig. Forsikringsaftaleloven §§ 43-45 understreger, at jeg skal stilles som før skaden. En omlakeret tank kan ikke sidestilles med en original, hverken på holdbarhed eller værdi.

Jeg beder derfor om, at der findes en løsning, hvor motorcyklen reelt bringes tilbage i samme stand som før – fx ved at forsikringen medtager udgifter til at skaffe en original tank i udlandet eller ved at kompensere for værdiforringelsen, hvis en originaldel ikke kan skaffes."

Hertil har selskabet i mail af 16/9 2025 til klageren bl.a. bemærket:

"Som du nok ved findes der ingen benzin Tank. til din fine ... fra 2006. Jeg/vi if kan desværre tilbyde andet lige nu.. og vi & reparatøren mener også det er forsvarligt at reparere denne tank.

Vi vil jo ikke kunnet reparere din motorcykel hvis ikke tanken kunne laves. Så var det nok en erstatning vi skulle ud i her. .. grundet dele udgået.. og, en lav erstatning.

Men den er lavet allerede motorcyklen.. men det forhindre dig da ikke at prøve at finde en brugt benzintank, hvis du er mere til det... Det er ikke vores problem der ikke findes en ny eller nogle bruge benzintanke.. men kendt problem på ældre motorcykler ;{

Korrekt vi skal så vidt muligt sætte motorcyklen tilbage i samme stand. Hvis vi kan.. Info der vil ikke være en værdiforringelse ved et eneueheld.. desværre.. søges ved modpart."

Selskabet har i mail af 18/9 2025 til klageren bl.a. anført:

"Først og fremmest skal jeg sige, at det er korrekt at vi som forsikringsselskab, skal sørge for at det skadet køretøj bringes tilbage i samme stand som før skaden.

Dette må man dog ikke tage 100 % bogstaveligt, da et køretøj der har været udsat for en skade, aldrig vil kunne bringes tilbage til nøjagtig samme stand. Det er derfor at konceptet 'værdiforringelse' er skabt, altså at man kan få udbetalt et kontantbeløb svarende til det vurderede værditab et køretøj har lidt, ved at blive skadet.

Vedhæftede dokumentation omkring problematikken ved lakering har jeg også læst igennem, og kan selvfølgelig godt forstå vores kundes tanker og bekymring. Ud fra dette læser jeg dog ikke at en reparation og lakering ikke er mulig, men at dette kræver den rette forbehandling, for at malingen hæfter korrekt.

Jeg læser også at værkstedet har stor tiltro til deres og malerens kompetencer, hvilket må tolkes som at de er bekendt med denne materialetype og derfor ved hvad der skal til for at reparationen udføres korrekt.

Som fra værkstedet også så fint skriver til dig, så står han inde for det arbejde han udfører, og bliver der noget efterfølgende er det blot at rette henvendelse.

Jeg har derfor stor tiltro til deres arbejde. De er trods alt 'eksperterne' på dette område og dem der skal udføre reparationen.

Så vores beslutningen er, er at vi lader tanken reparere. Det er den bedste løsning for at hjælpe vores kunde videre, da det ikke er muligt at skaffe en ny tank.

Hvis det så mod forventning skulle vise sig at reparationen ikke er holdbar, så hjælper vi selvfølgelig med at finde en anden løsning."

Klageren har i mail af 18/9 2025 til selskabet bl.a. anført:

"For at jeg kan føle mig tryk ved, at reparationen af min tank reelt kan sidestilles med en original tank, vil jeg gerne bede om lidt mere dokumentation fra værkstedet/maleren.

Kan I venligst oplyse:

1. Forbehandling: Hvilken metode er brugt til at klargøre plastoverfladen (fx flammebehandling, plasma eller kemisk behandling)?
2. Primer/grunder: Hvilket specifikt produkt er anvendt som primer/grunder til polyethylen?
3. Hærdetid: Hvor lang tid har primer og maling hærdet, inden tanken er samlet igen?
4. Indvendig behandling: Er der anvendt indvendig liner eller sealer (fx epoxy), for at forhindre dampe i at trænge ud gennem plasten?
5. Langtidsholdbarhed: Hvilken dokumentation eller erfaringer har maleren for, at behandlingen kan holde på sigt – og i hvor mange år kan det forventes?

...

Ankenævnet for Forsikring

15.

105236

Relevans for min sag:

- Når reparationen af min tank er udført på under en uge, er det naturligt at spørge, om de nødvendige processer (flammebehandling, liner, lang hærdetid) reelt er fulgt.
- Derfor beder jeg værkstedet dokumentere metode, produkter, hærdetid og erfaringer, så jeg kan føle mig tryk ved holdbarheden."

Klageren har den 29/9 2025 til selskabet bl.a. bemærket:

"Jeg har nu haft en længere dialog med værkstedet om reparationen af min tank. Efter samtalen må jeg desværre fastholde, at den valgte løsning ikke kan bringe motorcyklen tilbage i samme funktionelle stand som før ulykken.

Som tidligere understreget er der veldokumenteret risiko for, at en malet polyethylen-tank vil få problemer med blærer, bobler og afskalning over tid som følge af brændstofdampe, der diffunderer gennem materialet. Dette betyder, at reparationen i bedste fald er midlertidig og ikke kan sidestilles med den originale tank, der har fungeret upåklageligt i over 20 år.

Jeg er opmærksom på, at der er tale om et eneuehld, og at der derfor ikke er en modpart at søge erstatning for værdiforringelse hos. Min indsigelse handler imidlertid ikke om 'værditab efter korrekt reparation', men om at reparationen slet ikke bringer motorcyklen tilbage i samme stand som før."

Af selskabets mail af 3/10 2025 til klageren fremgår bl.a.:

"Vi går med den repareret Benzin tank her:

Da vi har stor tiltro til reparatøren her og der er brugt det rigtige maling i forbindelse med denne reparation af tanken. (der er også maling på tanken fra start).

Både reparatøren står på mål med reparationen her hvis det skulle vise sig det ikke holder. Vi går ind i sagen hvis det ikke dur.. helt op til 5 år efter dags dato.

Men det står dig helt frit at finde en ny/ brugt tank hvis du ønsker dette. Men det bliver for egen regning, desværre. Vi ser denne reparation afsluttet her for vores side."

Klageren har den 8/1 2026 til selskabet bl.a. bemærket:

"I dag kl. 10.18 har jeg telefonisk talt med ... fra [lakforhandler]. Under samtalen oplyste han, at [lakforhandler] er en engrosvirksomhed og ikke udfører reparationer. Han oplyste endvidere, at virksomheden ikke har nogen konkret viden om min [motorcykel] eller om den reparation, der er udført på min brændstoftank. ... gav samtidig udtryk for undren over dokumentets udformning og dets anvendelse i en konkret forsikringssag."

Klageren har den 12/1 2026 til selskabet bl.a. bemærket:

"Jeg kan ikke tiltræde, at ansvaret for dokumentation kan henvises til værkstedet som et anliggende, jeg selv må forfølge. Værkstedet er i denne sammenhæng lfs medhjælper, og eventuel dokumentation fra værkstedet indgår som grundlag for lfs afgørelse – og dermed også som lfs ansvar."

Af selskabets mail af 16/1 2026 til klageren fremgår bl.a.:

"If Skadeforsikring har d. 11. september 2025 modtaget reparationstilbud fra værkstedet ... på din ...motorcykel med registreringsnummer ... Tilbuddet er gennemgået af vores taksator, og værkstedet har samme dag fået godkendelse fra taksator til at påbegynde udbedringen af skaden på motorcyklen.

Arbejdet omfatter afmontering og udskiftning af skadet vindskærm, afmontering og reparation af brændstoftank, eftersyn af motor, rensning af topstykker.

Jeg vedhæfter kopi af mail fra ... fra [værksted], med beskrivelse af det arbejde han har udført på motorcyklen. Faktura fremsendt fra [værksted] til If Skadeforsikring med liste over indkøbte reservedele samt fakturering for arbejdstid m.m. er ligeledes vedhæftet.

Brændstoftanken er blevet repareret, lakeret og påført nye klistermærker.

Udtalelse fra teknisk specialist, ... fra [lakforhandler], er tidligere fremsendt hvor processen for behandling af polyethylen (PE), samt hvordan en reparation skal udføres.

[Autolakering], som har udført arbejdet på brændstoftanken, har overfor If Skadeforsikring bekræftet at reparationsprocessen er udført i henhold til lakproducentens godkendte proces, som beskrevet af [lakforhandler]. Jeg vedhæfter mail fra [autolakering], med nævnte bekræftelse.

Ud fra den dokumentation der er blevet indhentet og leveret fra både [værksted] og [autolakering], er det If Skadeforsikrings vurdering at det udførte arbejde og reparation der er foretaget på [registreringsnummer], er blevet dokumenteret.

Vi ser derfor ikke at der er behov for yderligere dokumentation eller at vi er forpligtet til at fremsende yderligere hertil. Derved er det også If Skadeforsikrings vurdering at [registreringsnummer] er bragt i den stand, som det vil være forventeligt efter en skade."

Af udateret notat fra lakforhandler fremlagt af selskabet fremgår bl.a.:

"Lakering af polyethylen (PE) generelt og i dette tilfælde hvor der er lavet reparation på ...-tank. ...-tanken skulle være produceret i Polyethylen kunststof ifølge oplysning fra [autolakering].

Emne:

... - plastiktank, skadeudbedring

1. Materialets egenskaber (Polyethylen - PE)

...s tank er fremstillet i rotationsstøbt polyethylen (PE). PE har lav overfladeenergi, hvilket betyder, at maling og lim hæfter dårligt uden avanceret forbehandling som flamme, corona eller plasma.(1)

At male på PE (polyethylen) kunststof kan være udfordrende, fordi materialet har en meget lav overfladeenergi, hvilket gør det svært for maling at hæfte ordentligt, hvis man ikke forbereder overfladen korrekt.

Forklaring på ovennævnte forbehandling.

Flammebehandling: Det er en termisk overfladeaktivering, hvor plasten kort udsættes for en kontrolleret gasflamme (typisk propan eller butan).

Alternativt kan man bruge en gasflamme til kort at aktivere overfladen (kræver erfaring og forsigtighed).

Corona-forbehandling er en elektrisk overfladebehandling til at øge overfladeenergien på plast. Den bruges især til materialer med lav overfladeenergi som PE, PP, EPDM Plasma; Det er en overfladeaktivering med ioniseret gas (plasma) under lavt tryk (vakuum) eller atmosfærisk tryk.

Disse forbehandling bruges første gang inden lakering, på det rene nye kunststof. (kofanger og kunststofdele på personbiler bliver også forbehandlet på fabrikkerne.)

Så denne Tank er også blevet forbehandlet og derefter lakeret som ny.

Som reparations lakering er fremgangsmåden med Spies Hecker produkter:

- Rengøring - Permaloid® Silikonefjerner 7010
- Slibning - P 320 – P600
- Evt spartling – Raderal® Plastic Putty 2015
- Rengøring - Permaloid® Silikonefjerner 7010
- Primer - Permasolid® HS Vario Grundfylder 5340
- Topfarve - Permahyd® Hi-TEC Serie 480
- Toplak – 2 K Klarlak.

Jeg har ingen indsigelser hvis ovenstående er fuldt, så er reparationen lavet ud fra de for tiden godkendte og gennemtestet processer fra lakproducenterne."

Selskabet har i mail af 14/1 2026 til autolakeringen bl.a. anført:

"I den fine skrivelse fra ... fra [lakforhandler] skriver han følgende: 'Jeg har ingen indsigelser hvis ovenstående er fuldt.. '

'Som reparations lakering er fremgangsmåden med Spies Hecker produkter:

- Rengøring - Permaloid® Silikonefjerner 7010
- Slibning - P 320 – P600
- Evt spartling – Raderal® Plastic Putty 2015
- Rengøring - Permaloid® Silikonefjerner 7010
- Primer - Permasolid® HS Vario Grundfylder 5340
- Topfarve - Permahyd® Hi-TEC Serie 480

- *Toplak – 2 K Klarlak.*

Jeg har ingen indsigelser hvis ovenstående er fuldt, så er reparationen lavet ud fra de for tiden godkendte og gennemtestet processer fra lakproducenterne.'

Kan I bekræfte at den beskrevne fremgangsmåde er benyttet til reparationen af omtalte brændstoftank?"

Hertil har autolakeringen i mail af 14/1 2026 til selskabet anført:

"Jeg bekræfter at det er sådan det er udbedret."

Af mail af 16/9 2025 fra værkstedet til selskabet fremgår bl.a.:

"Der er spurt ved alle link du sendte og alle de kontakter jeg har direkte til [motorcykelmærke] i [land]. det er ikke muligt at skaffe en ny tank. jeg stoler på at autolakkeren 100 % ved hvad han laver og at han samtidig yder reklamations ret og jeg står også inde for hvad jeg laver så du kan altid komme til mig hvis der er det mindste."

Selskabet har i mail af 13/10 2025 til værkstedet bl.a. anført:

"Om muligt, vil jeg meget gerne have en beskrivelse fra maleren på hvordan han har behandlet brændstoftanken i forbindelse med lakeringen. Dette har kunden efterspurgt. Jeg skal selvfølgelig nok give det videre til kunden og tage dialogen med ham.

Jeg skal også spørge om du kan give mig den fulde beskrivelse af hvad der er gjort ved cyklen, repareret og udskiftet. Du har vedhæftet et delvist foto på taksatorrapporten. Men jeg vil gerne bede om den fulde beskrivelse."

I mail af 13/10 2025 fra værkstedet til selskabet hedder det bl.a.:

"Da der er gået fra jer går jeg i gang med at tage dele af cyklen og sender tanken til at blive lavet samme dag. Jeg har også bestilt klistermærke til det sted på tanken hvor skaden er sket. Hele næste dag går med motoreftersyn og rensning af topstykkerne og olie flow dysser efter dette bliver cyklen nulstillet med tester. Støtteben bliver lavet samt choker og cyklen bliver gået efter. Jeg henter efter 14 dage tanken og for den monteret samt ny vindskærm."

Af et bilag fremlagt af klageren fremgår bl.a.:

"TEKNISK ANALYSE

Dokumenteret vurdering af reparationskvalitet

Permasolid® HS Vario Grundfylder 5340 på polyethylen benzintank

Skadenr. ... • ... motorcykel • Januar 2026

KONKLUSION

Den anvendte reparationsprocess er dokumenteret **ikke at opfylde** producentens egne krav (Spies Hecker) for påføring på plastsubstrater, og er fundamentalt uegnet til rotationsstøbt poly-

ethylen (PE). Tre centrale sikkerhedsforanstaltninger — afgangning, indvendig forsegling og CPO-primer — er alle udeladt. Den tekniske litteratur ansætter sandsynligheden for et holdbart resultat over 2 år til **under 10 %** ved traditionel lakering af PE.

1. Dokumentationsgrundlag

Denne analyse baserer sig på følgende konkrete dokumenter og eksternt verificerbare kilder:

- **Teknisk Rapport** (23. december 2025) — Materialeteknisk redegørelse for lakering af PE-benzintanke
- **Bekræftelse fra maler** ([autolakering], 7. januar 2026) — Den faktisk anvendte fremgangsmåde
- **Spies Hecker produktbeskrivelse 5340** — Producentens egne krav og begrænsninger
- **Eastman Chemical / ChemPoint** — Videnskabelig dokumentation for CPO-primere
- **ScienceDirect peer-reviewed artikel** — Mekanismen bag CPO-binding til polyolefiner
- **PlasticComponentsInc / industriel standard** — Overfladeenergi og bestrykningskrav

2. Permasolid® HS Vario Grundfylder 5340: Hvad er produktet?

2.1 Producentens egen beskrivelse

Spies Hecker (Axalta-koncernen) beskriver selv produktet således:

'Permasolid HS Vario Primer Surfacer 5340 is a universal High Solid primer surfacer formulated for timely, effective and efficient refinishing of passenger cars. Suitable for direct application on bare metal and all commonly used plastic passenger car substrates.' [1]

Kilde [1]: Spies Hecker / spieshecker.com (officiel produktside)

Nøgleordet er '**passenger cars**' — dvs. bumpers, sidespejle og kofængere i PP, ABS og PVC. Ikke rotationsstøbte PE-benzintanke til motorcykler.

2.2 Det kritiske krav: Plastic Additive 9060

Multiple uafhængige forhandlere og producentens egen hjemmeside specificerer et ufravigeligt krav:

'Can be applied directly to small bare metal areas and all common plastic substrates (with Permasolid Plastic Additive 9060 ONLY) found on passenger cars.' [2]

Kilde [2]: SmitsGroup produktside for SH 5340 (smitsgroup.co.nz) — svarende til Spies Heckers egne specifikationer

Malerens bekræftelse nævner ikke Plastic Additive 9060 med et eneste ord. Dermed er producentens minimumsstandard for påføring på plastsubstrater ikke opfyldt.

3. Hvorfor PE er fundamentalt anderledes end 'normal' bilplast

3.1 Overfladeenergi: Det fysiske problem

Materialevidenskaben er entydig om kravet til overfladeenergi for holdbar lakering:

'Surface energy determines whether paint forms a permanent bond or eventual failure. Most thermoforming plastics come off the mold with surface energy between 29-38 dynes per centimeter, while reliable paint adhesion requires 38-42 dynes minimum. Polypropylene measures 29-32 dynes per centimeter — well below the threshold for coating adhesion.' [3]

Kilde [3]: PlasticComponentsInc — 'How to Solve Paint Adhesion Problems on Thermoformed Parts' (plasticcomponentsinc.com, december 2025)

Polyethylen, som ...-tankens er fremstillet af via rotationsstøbning, befinder sig i samme kritiske interval (ca. 31 dyn/cm) og er generelt **endnu vanskeligere** end PP at lakere på grund af endnu lavere polaritet og højere permeabilitet over for brændstof.

3.2 Flammebehandlingens nødvendighed

Kilden specificerer endvidere:

'Flame treatment works best for thermoformed polyolefin applications... The process requires 8-15 seconds per part and raises PP surface energy from 30 to over 42 dynes per centimeter. The treatment remains effective for 3-7 days, so parts should move to painting within 48 hours.' [3]

Kilde [3]: PlasticComponentsInc

Malerens bekræftelse nævner kun rengøring (Permaloid® Silikonefjerner 7010) og slibning (P320-P600). Ingen flamme- eller plasmabehandling er anført.

4. CPO-primer: Den kemiske nødvendighed

4.1 Mekanismen bag CPO-binding

Eastman Chemical — verdens førende producent af CPO-systemer til plastlakering — forklarer:

'Eastman's polyolefin adhesion promoters are polyolefin polymers that have been functionalized with polar groups, which are typically chlorine or maleic anhydride. When applied to a polyolefin substrate, the nonpolar backbone of the adhesion promoter interacts with the nonpolar surface of the polyolefin substrate via Van der Waals forces. The polar head groups of the adhesion promoter are then free to interact with polar functional groups in the coating, ink, or adhesive film, thus creating a strong bond between the film and the substrate.' [4]

Kilde [4]: Eastman Chemical / ChemPoint — 'Eastman Polyolefin Adhesion Promoters — How to Use' (chempoint.com)

En standard bilprimer som Permasolid 5340 har **ikke** denne bifunktionelle molekulære struktur og kan derfor **ikke** skabe den nødvendige kemiske binding til PE-overfladens ikkepolære rygrad.

4.2 CPO-primere til polyethylen specifikt

Eastman CP 153-2-25 % er et eksempel på en korrekt primer til netop polyethylen:

'CP 153-2-25 % is a solution of chlorinated polyolefin in xylene. It is used primarily as a primer for coatings, paints, inks, and adhesives that are applied to polyethylene. Priming of untreated polyethylene with CP 153-2-25 % increases the surface energy of the plastic and allows for improved adhesion.' [5]

Kilde [5]: Eastman Chemical / ChemPoint — CP 153-2-25 % produktside (chempoint.com)

Ingen af de produkter, [autolakering] angiver at have anvendt, tilhører denne produktkategori.

4.3 Peer-reviewed videnskabelig bekræftelse

Den videnskabelige mekanisme er bekræftet af en peer-reviewed artikel i Progress in Organic Coatings:

'The mechanism by which chlorinated poly(olefin) (CPO) primer coatings promote adhesion of paints to poly(propylene) and thermoplastic poly(olefins) (TPO) has been examined by surface characterization techniques including electron spectroscopy for chemical analysis (ESCA), time-of-flight secondary ion mass spectrometry (ToFSIMS) and transmission electron microscopy (TEM).' [6]

Kilde [6]: ScienceDirect — 'How do chlorinated poly(olefins) promote adhesion of coatings to poly(propylene)?'(DOI: 10.1016/0033-0655(94)85005-4)

5. Samlet sammenligningsoversigt

Anbefalet proces (Teknisk Rapport)	Producentkrav (Spies Hecker)	Udført?
Afgasning 1–3 måneder	Kritisk for PE-tank	NEJ ✗
Indvendig epoxy-forsegling	Stopper benzindamppermeation	NEJ ✗
Flammebehandling af overflade	Kredit overfladeenergi til >42 dyn/cm	NEJ ✗
CPO-primer til polyolefiner	Kemisk nødvendig på PE	NEJ ✗
Plastic Additive 9060	Krav for plastik iflg. Spies Hecker	UBEKRÆFTET ⚠
Flex-additiv i topcoat	Forebygger termisk sprækker	UBEKRÆFTET ⚠

6. De tre dokumenterede fejl

FEJL 1: Manglende Plastic Additive 9060 — Producentkrav ikke overholdt

- Permasolid 5340 kræver ifølge Spies Heckers egne specifikationer Plastic Additive 9060 for at hæfte på plastsubstrater [Kilde 2]
- Dette additiv er ikke nævnt et eneste sted i malerens bekræftelse fra [autolakering]
- Selv producentens absolutte minimumsstandard for plastlakering er således ikke dokumenteret opfyldt

FEJL 2: Forkert primertype til PE-substrat

- 5340 med Additive 9060 er designet til 'common plastic substrates on passenger cars' — dvs. ABS og PP [Kilde 1, 2]
- PE (polyethylen) er et non-polært materiale med overfladeenergi på ca. 31 dyn/cm, der kræver CPO-primer med specifik kemisk struktur [Kilde 3, 4]
- Ingen af de anvendte Spies Hecker-produkter er CPO-primere til polyolefiner

FEJL 3: Tre kritiske processkridt udeladt

- Afgasning (1-3 måneder): Ikke udført — reparation gennemført på under en uge [jf. e-mail-korrespondance]
- Indvendig epoxy-forsegling: Ikke nævnt i malerens bekræftelse, ingen dokumentation
- Flamme/plasmabehandling: Ikke nævnt — krævet for at hæve overfladeenergien til >42 dyn/cm [Kilde 3]

7. Samlet konklusion

Analysen viser på grundlag af producentens egne specifikationer (Spies Hecker), anerkendt materialevidenskabelig litteratur (Eastman Chemical, ScienceDirect) og industrielle standarder (PlasticComponentsInc), at reparationen af benzintanken ikke lever op til de krav, der må stilles til en fagmæssig korrekt lakering af en rotationsstøbt PE-tank. Det er ikke en vurdering — det er producentens egne datablade og peer-reviewed materialevidenskab, der dokumenterer dette.

Den tekniske rapport (Kilde 7) konkluderer at sandsynligheden for et holdbart resultat (over 2 år) ved traditionel lakering er under 10 %. Den udførte reparation modsvarer præcis den 'traditionelle lakering' rapporten advarer imod.

Anbefalet næste skridt

- Fremsend dette dokument til If med krav om enten: (a) korrekt reparation med dokumenteret CPO-proces, afgangning og indvendig forsegling, eller (b) kontanterstatning
- Klag til If's Kundeombud (if.dk/kundeombud, tlf. ...) jf. vilkår A-52 afsnit 14.1
- Klag dernæst til Ankenævnet for Forsikring (...) jf. vilkår A-52 afsnit 14.2

8. Kildeliste"

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"4.2 Kasko

...

4.2.1 Kasko

Forsikringen dækker:

...

- Enhver skade, der påføres motorcyklen, fx sammenstød, påkørsel eller eneuheld.

...

8 Sådan erstatter vi skaden

...

8.2 Reparation

Vi betaler for en reparation, der sætter motorcyklen i samme stand, som før skaden skete.

Vi har ret til at anvise værksted. For at sikre den bedst mulige reparation, vil vi som udgangspunkt anvise et If Partnerværksted i nærheden af dig.

Følgende bliver ikke erstattet:

- Forbedringer fx som følge af nødvendig udskiftning af slidte eller tærede dele
- Forøgede udgifter ved reparation foretaget uden for normal arbejdstid
- Farvenuancer efter lakering
- Forskelle i fælge efter reparation eller udskiftning af et eller flere hjul
- En eventuel forringelse af motorcyklens handelsværdi som følge af reparation"

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 30/8 2025, at han var forulykket på sin motorcykel årgang 2004. Den 11/9 2025 godkendte taksator et reparationstilbud på 24.436 kr. Reparationen omfattede blandt andet slibning og lakering af brændstoftanken af plastik/polyethylen. Klageren ønsker en erstatning på 12.000 kr. for værdiforringelse af motorcyklen, idet klageren mener, at "motorcyklen efter reparationen ikke er bragt i samme økonomiske stilling som før skaden".

Klageren har anført, at selskabet ved den valgte reparationsløsning af brændstoftanken ikke har opfyldt forsikringsaftalens krav om, at motorcyklen skal bringes i samme stand som før skaden. Klageren gjorde forud for reparationen værkstedet og selskabet opmærksom på, at lakering af polyethylen-tanke indebærer en veldokumenteret risiko for senere fejl/lakskader som følge af brændstofdampes diffusion gennem materialet, og at en sådan løsning ikke kan sidestilles med original stand. På trods heraf valgte selskabet at godkende en reparationsløsning bestående i slibning og lakering af tanken. Reparationen blev iværksat uden klagerens samtykke til den valgte metode, og reparationen blev effektueret, før der forelå dokumenteret afklaring om alternative løsninger. Klageren har efterfølgende haft kontakt med en person, der tilbød at sælge en brugt, original tank. Klageren har udbedt sig dokumentation for, hvad der konkret er gjort ved tanken, men selskabet har alene fremsendt generelle metodebeskrivelser og erklæringer og ingen proces- eller udførelsesdokumentation. Klageren har anført, at usikkerheden om den udførte proces har betydning for motorcyclens salgsværdi. Selv hvis reparationen er udført fagligt korrekt, vil tanken ikke længere være i original stand. Originalitet har selvstændig betydning på markedet for ældre og velholdte motorcykler. Når selskabet vælger reparation som erstatningsform, skal resultatet være værdimæssigt neutralt. Klageren har anført, at vilkåret om værdiforringelse alene kan finde anvendelse, hvis genstanden i øvrigt er korrekt og værdimæssigt neutralt genetableret. Klageren har fremlagt markedsannoncer til støtte for, at en kosmetisk afvigende stand kan medføre en prisforskel på 20-25 %. Hans krav om 12.000 kr. svarer til ca. 16-17 % af markedsværdien og ligger under den dokumenterede markedsdifference.

Selskabet har anført, at det fremgår af forsikringsbetingelserne, at forsikringen ikke dækker værdiforringelse som følge af reparation. Selskabet har anført, at klageren har valgt værksted, og at værkstedet har foreslået reparationsmetoden, som taksator efterfølgende har godkendt. Selskabet har ikke været involveret i at undersøge, hvilke reservedele der eventuelt kunne fremskaffes. Ifølge værkstedet var det ikke muligt at fremskaffe en anden tank til motorcyklen, og værkstedet anser reparationen og lakeringen som forsvarlig og en fuldgod reparationsmetode. Taksator oplyser, at der er 5 års garanti på den udførte reparation. Selskabet har anført, at det er korrekt, at det er vanskeligt at lakere en tank af denne type, men ikke umuligt. Den op-

rindelige lak var ligeledes lakeret på polyethylen og har holdt i 22 år. Tanken er i forbindelse med reparationen blevet lakeret hos en autolakerer. Selskabet har indhentet en udtalelse om rette procedure for lakering af polyethylen fra lakforhandler, og den udførende autolakerer har skriftligt bekræftet, at lakeringen er forberedt og udført som beskrevet af producenten og givet af lakforhandleren. Selskabet har anført, at reparationen har ført motorcyklen tilbage til samme stand som før klagerens styrt. Selskabet har anført, at klageren ikke har dokumenteret, at en korrekt udført reparation og lakering af den 22 år gamle tank medfører en reduceret værdi af motorcyklen.

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 8.2, at "Vi betaler for en reparation, der sætter motorcyklen i samme stand, som før skaden skete. ... Følgende bliver ikke erstattet: •En eventuel forringelse af motorcyklens handelsværdi som følge af reparation".

Nævnet bemærker, at klageren har valgt værksted og var aftalepart med værkstedet i forhold til reparationen af motorcyklen. Hvis klageren mente, at den reparation, som selskabet den 11/9 2025 anerkendte at ville dække, ikke skulle udføres, skulle han have givet besked om, at reparationen ikke skulle iværksættes.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at han har krav på yderligere erstatning fra selskabet.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren ikke har godtgjort, at den udførte reparation og lakering af brændstoftanken er udtryk for utilstrækkelig eller fagligt forkert udbedringsmetode. Værkstedet, taksator og lakforhandleren har vurderet, at brændstoftanken kunne lakeres efter udført reparation. Lakeringen er blevet udført særskilt af en autolakerer.

Nævnet har videre lagt vægt på, at det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 8.2, at forsikringen ikke erstatter "eventuel forringelse af motorcyklens handelsværdi som følge af reparation". Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at betale erstatning for eventuel værdiforringelse af motorcyklen som følge af reparationen.

Ankenævnet *for* Forsikring

25.

105236

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Jørgen Steen Sørensen

formand