734/05

Den 24. oktober 2005 blev i sag nr. 66.120:

xxxxx xx xxxxxx xxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxx

mod

GF-Forsikring A/S
Karlavej 1
5270 Odense N

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstagerne, der har motorkøretøjsforsikring i GF-Forsikring A/S, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt kaskoskade på den forsikrede bil, en Peugeot 406, 2,0 SV Turbo, årgang 1998.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning under henvisning til, at skaden alene skyldtes manglende vedligeholdelse og kørsel med for lav kølervæskestand.

Ved henvendelse til SOS-International den 19/7 2004 anmeldte klagerne, at de den 16/7 2004 i Kroatien var kørt over et bump, hvorved flere af bilens advarselslamper var begyndt at lyse. Bilen, som ikke rigtig kunne trække, begyndte bl.a. at koge over og turboen slog fra.

Bilen blev fragtet til to forskellige værksteder i Kroatien og på 3. dagen kontaktede SOS-International klagerne og meddelte, at bilen var repareret, således at de kunne køre hjem til Danmark. SOS-International oplyste videre, at bilen skulle på værksted, når de kom til Danmark. Af faktura fra I. Car fremgår det bl.a., at stabilisatorstængerne var blevet udskiftet. Derudover var der blevet foretaget kontrol af kølertermostat, motorkappe af og på for kontrol, test, kontrol og diagnosekontrol af bilen samt småmaterialer. SOS-International udlagde fakturabeløbet på 2.395,51 kr.

Selskabet har til sagen oplyst, at bilen på skadetidspunktet havde en kilometerstand på ca. 233.000 km.

Klagerne påbegyndte køreturen hjem til Danmark, men 5-10 km før den slovenske/ østrigske grænse, begyndte bilens advarselslamper at lyse, herunder stop-lampen. Air condition funktionen slog ligeledes fra. Klagerne kontaktede SOS-International, som forklarede, at de måtte køre bilen ind i Østrig, da SOS-International ikke kunne hjælpe i Slovenien, da klagerne havde campingvogn med. Klagerne kørte forsigtigt til grænsen - 200-500 m af gangen, hvorefter de holdt ind i nødsporet for at køle motoren ned. På den første rasteplads i Østrig blev bilen afhentet af en ladvogn og kørt til Peugeot i V.

Ifølge klagerne bekræftede Peugeot i V. over for SOS-International, at der var tale om den samme skade som i Kroatien, hvilket også var en forudsætning for at få stillet erstatningsbil til rådighed. Efterfølgende ankom en tysk udlejningsbil, og klagerne kørte hjem til Danmark.

Den 29/7 2004 fik klagerne besked om, at deres bil var ankommet til Peugeot i K.

Den 2/8 2004 foretog selskabets taksator besigtigelse af bilen, hvor han konstaterede, at toppakningen var defekt, og at de tæringer, der var specielt mellem cylinder 2 og 3, tydede på, at toppakningen havde været utæt i længere tid. Endvidere konstaterede han væsentlige tæringer i køleren, hvilket havde forårsaget, at køleren var utæt og havde været det i længere tid. Ifølge taksatoren var der ingen udefra kommende skade på undervognen, køler eller motor. Endelig konstaterede han, at stabilisatorstængerne var udskiftet i højre og venstre side. Motorskaden blev opgjort til 10.587,33 kr.

Selskabet har til sagen oplyst, at stabilisatorstænger er en sliddel, som almindeligvis burde være skiftet på et tidligere tidspunkt, jf. kilometerstanden på ca. 233.000 km samt den pågældende bilmodels konstruktion af forhjulsophæng.

I skrivelse af 12/8 2004 til klagerne afviste selskabet at yde forsikringsdækning for motor/toppakningsskaden. Af skrivelsen fremgår bl.a.:

"Vores taksator oplyser, at bilens køler var tæret før skaden. Denne tæring har bevirket, at bilen efter kørslen igennem Europa har mistet vand, hvilket har gjort at bilens motor blev overophedet. Derved er der sket skade på bilens toppakning. Det er vores taksators opfattelse, at motor/toppakningsskaden ikke er opstået som følge af kørslen over bump."

Klagerne har herefter indbragt sagen for nævnet, hvor de har gjort gældende, at selskabet skal anerkende, at der er tale om den samme skade, hvorfor selskabet er forpligtet til at betale regningen fra Peugeot. Af klageskrivelsen fremgår bl.a.:

"Taksatoren siger, at fejlen er en gammel køler, der nok ikke har været vand på.

Dette kan ikke passe, for da Peugeot lavede en kompressionstest på køleren, viste det sig, at køleren sprøjtede vand ind i motoren. Altså kan køleren ikke have været uden vand!. Dette har Peugeot … bekræftet overfor undertegnede. Jeg var selv til stede under testen som tillige blev overværet af 5 mekanikere.

GF betaler for reparationen i Kroatien, idet GF sammen med SOS vurderer at der er tale om en dækningsberettiget skade. GF bonusbelaster forsikringen på grund af skadesagen, men nægter alligevel at betale for den skade der opstår ved at køre videre i bilen. Vi kører kun videre i bilen fordi SOS i samråd med Peugeot vurderer at det er forsvarligt.

Vi kan ikke forstå, at kaskoforsikringen ikke dækker i dette tilfælde, når den har dækket den første skade i Kroatien. Det er jo den samme skade, dette har forsikringen jo selv erkendt, da dette var betingelsen for, at vi kunne få stillet en erstatningsbil til rådighed i Østrig."

I selskabets skrivelse af 3/3 2005 til nævnet hedder det bl.a.:

"Det ligger således fast at der ikke er en udefrakommende skade på hverken køler eller motor.

På denne baggrund har vi afvist skaden på motoren, idet årsagen til motorhavariet alene skyldtes manglende vedligeholdelse og kørsel med for lav kølervæskestand, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 17.2 og 17.4. Den omstændighed at motorproblemerne angiveligt skete efter at forsikringstager var kørt over et bump kan ikke føre til andet resultat.

GF-Forsikring mener ikke at vi kan drages til ansvar for, at forsikringstager kører med et utilstrækkeligt kølervæskeniveau. Forsikringstager er selv ansvarlig for bilens vedligeholdelsesstand herunder køleren, og specielt kølervæskeniveauet burde have haft deres fulde opmærksomhed, idet det er tale om en 6 år gammel bil med en turbomotor, der har et højt kilometertal. Der var endvidere tilkoblet campingvogn og kørsel fandt sted i meget varme og kuperede områder.

Det er korrekt at GF-Forsikring har betalt for udskiftning af stabilisatorstænger og diverse kontrol, i alt kr. 2395,51, idet vi ud fra forsikringstagers oplysninger i det primære forløb vurderede, at reparationen i Kroatien var omfattet af den tegnede kaskoforsikring. Skaden er derfor principielt belastende for policen, jf. forsikringsbetingelsernes afsnit 7 og 8. Imidlertid er vi indstillet på at skaden ikke medfører ændring af præmie eller opkrævning af selvrisiko, såfremt vor udgift i sagen alene bliver de nævnte kr. 2.395,51."

Parterne har herefter ført yderligere korrespondance.

Nævnet er forelagt de fotos, der er vedlagt sagen.

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"**16 Hvad dækker kasko-/brandforsikringen**

16.1 Kaskoforsikringen dækker enhver skade på og tyveri af bilen med de i punkterne 17.1 ti. 17.11 nævnte undtagelser.

…

17 Hvad dækker kasko-/brandforsikringen ikke

Kasko-/brandforsikringen dækker ikke:

…

17.2 Skade der alene opstår i og er begrænset til bilens mekaniske, elektriske eller elektroniske dele (f.eks. motor, transmission, styretøj, starter, generator, tændingslås, ledningsnet eller elektroniske styre- eller kontrolbokse). Disse skader er dog dækket, hvis skaden skyldes brand, lynnedslag, røveri, tyveri eller hærværk.

…

17.4 Skade som er en følge af kørsel med utilstrækkeligt vand eller olie og skade som følge af frostsprængning."

Nævnet udtaler:

Nævner finder, således som sagen foreligger oplyst, ikke grundlag for at kritisere selskabets standpunkt.

Derfor

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

J. Hermann