762/06

Den 18. december 2006 blev i sag nr. 68.439:

xxx xxxx xxxxxx
xxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxxxx

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har bilforsikring i Topdanmark Forsikring A/S, klager over selskabets afvisning af at yde erstatning i forbindelse med et anmeldt tyveri af den forsikrede bil.

Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren ikke har sandsynliggjort, at der er indtruffet en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Det fremgår af sagen, at klageren den 16/11 2005 udfyldte og underskrev skadeanmeldelse, idet den forsikrede bil - en Toyota Avensis - var blevet stålet. Klageren har oplyst, at han den 6/11 2005 kl. 10-11 parkerede bilen på en P-plads i H., og at bilen var væk, da han samme aften ved 20-21-tiden kom tilbage. Tyveriet blev anmeldt til politiet. Den 19/11 2005 blev bilen fundet udbrændt på en øde beliggende markvej et stykke uden for H. Ved skrivelse af 14/12 2005 afviste selskabet at udbetale erstatning med henvisning til, at klageren ikke havde sandsynliggjort, at skaden var sket som oplyst.

Klageren har over for nævnet gjort gældende, at selskabet skal udbetale erstatning. Klageren har påpeget, at tyvene har haft hans bil i 8 dage, og at han ikke kan vide, hvad den har været brugt til.

Selskabet har over for nævnet fastholdt sin afgørelse. Selskabet har til støtte herfor i skrivelse af 20/9 2006 til nævnet anført:

"Vores skadeinspektør har besigtiget stedet, hvor klagers bil blev fundet, og der kunne han konstatere, at stedet lå så øde, at bilen ikke kunne ses fra vejen, og at gerningsmanden skulle bruge en anden bil, for at komme væk fra brandstedet.

På brandstedet blev der fundet glasskår både med og uden sodsværte på, og det tyder på, at den ene rude er blevet smadret inden branden for at få ilt til, så branden bedre kunne brede sig.

Glasskårene med sodsværte på skyldes, at ruden pga. varmeudviklingen er sprængt.

Ved besigtigelse af klagers bil, konstaterede vores skadeinspektør, at der ikke var opbrudstegn på dørene eller bagklappen.

Klagers bil er forsynet med en kombineret rat-/tændingslås med en såkaldt låsetap, som går i indgreb i ratakslen, når låsen er sat i funktion, og ratakslen bar var ligeledes uden tegn efter opbrud.

På gulvet under rattet fandt vores skadeinspektør en hel krans til tændingslåsen (dette kan hvis nævnet ønsker bevidnes af mekanikeren hos Toyota i H.), og denne bar heller ikke tegn efter opbrud eller lignende, og fra Toyota i K. fik vores skadeinspektør oplyst, at der var tale om en transponterring, der var monteret uden på tændingslåsen.

Transponterringen var lavet af hård plast, og den ville gå i stykker, hvis man med vold eller lignende forsøgte at opbryde tændingslåsen.

Fra Toyota Danmark har vores skadeinspektør fået oplyst, at klagers bil var forsynet med en fabriksmonteret elektronisk startspærre (dette var klager ikke klar over, ved

vores skadeinspektørs møde med ham), og at det var umuligt at stjæle bilen på 'gammeldags' manér med skruetrækker eller lignende.

Startspærren virkede på den måde, at bilens nøgle havde en transponter/chip, og når nøglen blev sat i tændingslåsen, sendte den et elektronisk signal til bilens motorstyreboks.

Motorstyreboksen skulle godkende signalet, inden motoren kunne startes.

Hvis bilen skulle stjæles, skulle man bruge rette nøgle, eller bilen skulle borttransporteres på en trailer eller autotransporter.

Alternativt kunne man skifte motorstyreboksen og kode nye nøgler til køretøjet, hvilket ville koste mellem 8 - 10.000 kr. samt nye nøgler.

For at kunne kode/slibe de nye nøgler, krævede det, at man enten var i besiddelse af de gamle nøgler, eller at man kendte koden til disse, da der ellers skulle også skulle skiftes tændingslås.

Det er ikke sandsynligt, at en tyv vil ofre så mange penge og tid på at skifte motorstyreboksen, køre bilen uden for H. for så derefter at brænde bilen af.

Ved besigtigelsen blev der også taget en olieprøve, som blev sendt til TexChek, og de kunne konstatere, at slidmetalniveauet for jern og aluminium var højt, at der var meget støv i olien, og dette kunne tyde på, at olien var godt brugt, og at motoren var slidt (deres vurdering var, at motoren havde haft det skidt over længere tid).

Værdien for jern var 297, og den anbefalede værdi må maksimum være 100, og for aluminium var værdien 70, og den må maksimum være 40.

For at få flere oplysninger om olieanalysen kontaktede vores skadeinspektør TexChek, og der fik han oplyse, at analysen af olien viste, at der var tale om en speciel olie f.eks. marineolie, som er beregnet til både.

Oliens Viskositet (tykkelse) var 8, og normalt skulle den ligge på 13, og det betød, at smøreeffekten af motoren ikke kunne opretholdes i længere tid, og at det ville medføre forøget slidtage af motoren med forøget risiko for motorhavari.

De høje værdier talte for, at 'skaden' på motoren var sket over længere tid, da der ved en pludselig skade ikke ville kunne måles så højt slidmetalniveau.

På baggrund af ovennævnte, mener vi ikke, at klager har sandsynliggjort, at der er sket en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed."

Nævnet udtaler:
Det påhviler forsikringstager at godtgøre, at en anmeldt forsikringsbegivenhed er dækningsberettigende.

Nævnet finder efter sin gennemgang af sagen ikke grundlag for at kritisere, at selskabet på det foreliggende grundlag har afvist at udbetale erstatning.

Derfor

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Marianne Højgaard Pedersen

5. 68.439