Ankenævnet for Forsikring

905/12

Den 17. december 2012 blev i sag nr. 82.484:

xxxxxx xxxxx xxxxxx
xxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxx

mod

Forsikrings-Aktieselskabet Alka
Engelholm Alle 1
2630 Taastrup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring i Forsikrings-Aktieselskabet Alka. Han klager over, at selskabet har afvist at yde dækning for en anmeldt kaskoskade.

Selskabets advokat har afvist at yde dækning med henvisning til, at skaden skyldes, at bilens dæk var nedslidte. Klageren har efter selskabets opfattelse fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed.

Det fremgår af sagen, at klageren den 4/12 2011 anmeldte, at han samme dag var kørt galt i sin bil på motorvejen. Om hændelsen oplyste han, at han kørte med ca. 130 km/t, da han mærkede et par små ryk i bilen, hvorfor han begyndte at bremse stille og roligt for at holde ind til siden. Han nåede dog kun at bremse kort, før bilen rev sig selv mod venstre og ramte autoværnet.

Efter en undersøgelse af bilen afviste selskabet at yde dækning med henvisning til, at klageren havde fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed ved at køre i en bil med nedslidte sommerdæk i lavprofil.

Klageren var ikke enig heri og sendte en klage til selskabet. Heraf fremgår bl.a.:

"**Grov uagtsomhed**

I afviser at dække min bil, fordi I mener, jeg har udvist grov uagtsomhed ved at køre på nedslidte bagdæk. Denne beskyldning vil jeg starte med at kommentere på.

Som I er bekendt med, er der placeret en slidindikator i dækkets riller. Disse har jeg tjekket løbende i det tidsrum, jeg har haft bilen. Jeg har ud fra dette konkluderet, at dækkene godt kunne holde til at køre sæsonen ud.

Jeg mener, man bør skifte til vinterdæk, når temperaturen ofte ligger omkring frysepunktet eller der ligger sne eller slud på vejene. Dette må være tegn på, at vejenes temperaturer kan bevirke, at der kan være glat.

I min situation har jeg muligvis aflæst slidindikatorerne forkert, men der skal ikke være tvivl om, at jeg har været agtsom på dækkenes tilstand.

Jeg har mange vinterdæk til at ligge i garagen, som passer til bilen, men jeg har ikke skiftet dem, da jeg ikke mente, det var nødvendigt på det givne tidspunkt. I løbet af november måned havde vi blot enkelte nætter med frost, og den laveste temperatur i hele november måned blev målt til -1,9 grader celsius i … (ifølge DMIs vejrarkiv) Temperaturerne lå ellers på 7-10 grader i dagtimerne, og middeltemperaturen var 7 grader for hele måneden.

På baggrund af dette, må jeg sige, at en sådan måned ikke giver anledning til at skifte til vinterdæk efter min mening.

Derfor: Det er bestemt ikke min opfattelse, at jeg har udvist grov uagtsomhed, idet jeg både har været agtsom på dækkenes mønsterdybde og om der var årsag til at skifte til vinterdæk. Min opførsel kan HØJST beskrives som simpel uagtsomhed, da jeg åbenbart ikke har været opmærksom *nok* på dækkenes mønster.

Som jeg ser det, så kan det beskrives som grov uagtsomhed, hvis jeg havde været udmærket klar over, at dækkene var slidt ned, men jeg havde kørt på dem alligevel - *eller* - hvis temperaturerne konstant havde ligget omkring frysepunktet før ulykken, så det reelt havde været uforsvarligt at køre på sommerdæk. Dette er dog ikke tilfældet i situationen, og jeg mener derfor ikke, det kan forsvares at betragte mine valg og overvejelser som grov uagtsomhed.

Ulykkens årsag
Skulle forsikringsselskabet efter denne forklaring, imod al forventning, dog stadig opfatte, at jeg har udvist grov uagtsomhed, skal - ifølge forsikringsbetingelserne - ulykken være forvoldt på grund af dette. I det følgende vil jeg løfte bevisbyrden for, at den såkaldte uagtsomhed ikke var årsag til forsikringsbegivenhedens indtræden.

I skriver, at politirapporten siger, at der var glat på vejstrækningen. Jeg ved ikke, om det er den nøjagtige beskrivelse i politirapporten, men jeg mener ikke, at der var glat. Hvis man kigger på vedhæftede skema (Taget fra DMIs vejrarkiv) viser det, at der ikke blev målt minusgrader for … hverken den 1., 2., 3. Eller 4. December. På ulykkesdagen den 4. december er de mindste temperaturer ca. 1,5-2 grader, og de højeste bevæger sig op mod 6 grader.
Som beskrevet på bilaget kan dette bekræftes af bilens egen temperaturmåler, der advarer en, hvis temperaturen falder til under 3 grader. - Jeg er helt sikker på, at den ikke har gjort det, da vi kørte hjem.
Bilen er udstyret med Automatisk stabilitetskontrol (ASC) Følgende er taget fra BMW's egen hjemmeside:

3. 82.484

Den automatiske stabilitetskontrol (ASC) som delfunktion af den dynamiske stabilitetskontrol (DSC) forhindrer de drivende hjul i at spinde ved såvel acceleration ligeud som i sving og sikrer optimalt vejgreb og perfekt kørestabilitet.

Bilen har samtidig en ASC lampe, der lyser, hvis de drivende hjul spinder rundt og ikke har vejgreb. Hvis dette er tilfældet kan man ikke undgå at lægge mærke til, at lampen lyser og blinker, da det springer i øjnene af én, når man kører.
Jeg er helt sikker på, at lampen ikke har lyst på noget tidspunkt - hverken før eller efter ulykken indtraf!

Af disse informationer må det for mig at se konkluderes, at der ikke har været glat den pågældende aften.

På de to bilag: 'I tilfælde af udskrid' og 'ulykkens virkelige hændelsesforløb' har jeg forsøgt at tegne ind, hvordan ulykken virkelig skete - som kan bekræftes af personerne i bilen og bilens efterfølgende tilstand - og hvordan jeg mener, ulykken ville have været sket, hvis den var forårsaget af udskrid.

På 'Ulykkens virkelige hændelsesforløb' illustreres det, hvordan bilen blev trukket til venstre meget pludseligt. En nærmere forklaring er beskrevet på selve tegningen.

På 'I tilfælde af udskrid' har jeg illustreret, hvordan jeg mener, bilen ville have 'opført sig' i tilfælde af, der havde været glat, og vi var skredet ud. En nærmere forklaring er også beskrevet på selve tegningen.

Det kan desuden bekræftes, at der ikke var faldet nedbør af nogen art hele aftenen, så aquaplaning eller slud og sne på vejen er udelukket. Det er i disse situationer, at dækmønster virkelig kommer en til gode. Havde vejen været glat i denne situation, vurderer jeg ikke, at dækkenes mønster havde haft nogen betydning.

Som tillæg til disse forskellige information, kan jeg med ærligt sind sige, at jeg er 100% sikker på, at bilen ikke skred ud, og at ulykken ikke er sket hverken på grund af, der var glat, eller at dækkene var slidt ned.
Det er umuligt for mig at forestille mig, hvordan en bil skulle kunne rive sig så hårdt til venstre på grund af glatføre og nedslidte bagdæk, og jeg finder det usandsynligt, at I fortsat kan opfatte det sådan efter disse beviser.

Jeg kan ikke give en direkte forklaring på, hvad der præcist er sket - dertil har jeg ikke forstand nok på bilers tekniske dele. Jeg har spurgt mekanikere og andre om, hvad det kunne være, og der er mange forklaringer. Her kan nævnes: Punktering på venstre forhjul (Hvilket jeg finder mest sandsynligt), defekt bærekugle eller styrekugle eller andre knækkede eller defekte ting ved styretøjet.

På baggrund af hele denne skrivelse mener jeg altså, at jeg har løftet bevisbyrden for at de nedslidte dæk ikke havde nogen forbindelse med ulykken, og at skaden dermed er dækningsberettiget.

Jeg henviser samtidig til kendelse 67487 fra Forsikringsankenævnet fra en mere lignende sag, hvor de nedslidte bagdæk heller ikke var skyld i uheld."

Da selskabet fastholdt sin afgørelse, har klageren indbragt sagen for nævnet ved klageskema underskrevet den 25/4 2012. Heraf fremgår bl.a.:

"1. Sagsfremstilling, kort redegørelse for sagen. …
Alka forsikring afviser at udbetale erstatning for min bil efter en ulykke på E45. Det skyldes, at deres taksator har vurderet mine bagdæk til at være nedslidte (fordækkene havde et fornuftigt mønster tilbage), og at jeg i den forbindelse har udvist grov uagtsomhed. Dette afviser jeg på det groveste, da jeg altid har været agtsom på dækkenes mønsterdybde, og jeg løbende har tjekket slidindikatorer, men at jeg kan have tjekket fordæk og ikke bagdæk, da jeg gik ud fra, at dækkene havde ens mønster. Det kan imidlertid være besværligt at tjekke bagdæk, hvorimod man blot drejer forhjulene, og så er det nemt at tjekke dækmønster. På trods af min forklaring til dem, mener Alka stadig, at jeg har udvist grov uagtsomhed. Jeg tager herefter skridtet videre og prøver at løfte bevisbyrden for, at de nedslidte dæk ikke havde indflydelse på ulykkesbegivenheden, hvilket min første beskrivelse af ulykkens forløb bekræfter (her skal bemærkes, at jeg ved ulykkens anmeldelse ikke var klar over, at mine dæk var nedslidte). Jeg frembringer mange beviser for hvorfor der bl.a. ikke var glat, og prøver at give en forståelse over for Alka for, hvordan ulykken ikke kan være sket pga. Glatføre. Nærmere detaljer og beviser kan findes i min vedhæftede klage, som jeg sendte ind til Alka. Alka mener dog stadig efter dette, at jeg har udvist grov uagtsomhed og at ulykken er sket pga. de nedslidte dæk. Jeg henter derfor, i et sidste forsøg på at gøre det forståeligt over for Alka, en vejrrapport fra DMI fra den vejrstation, der er tættest på ulykkesstedet ... Denne bekræfter, på trods af at DMI i løbet af aftenen havde udsendt en glatførevarsel, at der umuligt kan have været glat på ulykkestidspunktet. Alka vælger dog at lægge vægt på en udtalelse fra DMI om en måling fra …, hvor der er faldet 1,5 mm. Nedbør i løbet af aftenen i forhold til …, som sagde ingen nedbør. Herefter indser jeg, at Alka på ingen måde vil se fornuften i det, jeg skriver til dem, da de ofte undlader at svare på rigtig mange af mine beviser og påstande. Jeg vælger derfor at fremlægge sagen for jer, da jeg håber på en bedre forståelse, når der ses på sagen fra en objektiv synsvinkel.

Alt materiale er vedhæftet denne mail, og det må anbefales at det læses igennem for at få den fulde forståelse for hele sagen

2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet? (skal udfyldes)
At selskabet accepterer, at den anmeldte kaskoskade er dækningsberettiget og dermed udbetaler den i forvejen aftale værdi af bilen."

Selskabets advokat har i brev af 25/5 2012 til nævnet bl.a. anført:

"**Sagsfremstilling**
Klager anmeldte den 4. december 2011, at han samme dag var forulykket på motorvej E45 i ... Klager havde ført sin bil af mærket BMW 5281 med ca. 130 km/t i inderste vognbane, da han mærkede et par små ryk i bilen. Han begyndte herefter at bremse stille og roligt, men han nåede kun at bremse kort, inden bilen rev sig selv mod venstre og ramte autoværnet hvor bilen drejede rundt. Den elektroniske anmeldelse vedlægges som **bilag …**

Selskabet indhentede herefter færdselskort fra … Politi. Af færdselskortet fremgår, at politipatruljen, der ankom til stedet noterede, at klager formentlig havde mistet herredømmet p.g.a. glat føre, hvorefter han påkørte ca. 50 meter midterautoværn, jf. **bilag …**

Bilen blev herefter besigtiget af selskabets taksator, der fastsatte værdien til kr. 108.000. I forbindelse med takseringen den 6. december 2011 konstaterede selskabets taksator, at kla-

gers dæk var nærmest blankslidte. Dette blev meddelt selskabet, der herefter besluttede sig for at foretage en nærmere undersøgelse af sagen.

Ved selskabets skadekonsulents undersøgelse af bagdækkene på klagers bil konstateredes det, at disse var monteret med lavprofil sommerdæk, der ydermere var slidt ned. Således målte konsulenten dækprofilen og kunne intet sted konstatere et slidbanemønster på mere end 1 mm. Det fremhæves i den forbindelse, at lovens minimumskrav er 1,6 mm slidbanemønster. Som **bilag …** vedlægges fotos af bilens dæk.

Selskabet afviste efter brev af 23. december 2011, **bilag …,** dækning af skaden med henvisning til, at skaden var forvoldt ved grov uagtsomhed jf. forsikringsbetingelsernes pkt. 3.4.2 (og FAL § 18, stk. 2).

Klager fremsendte herefter et 'klageskrift', **bilag …,** hvorved han afviste, at der var glat på skadestidspunktet og henviste i den forbindelse til jf. målinger fra DMI, der var vedlagt klagers brev. Klager bestred endvidere at bilen var skredet ud før ulykken, og henviste i øvrigt til, at bilen var udstyret med automatisk stabilitetskontrol (ASC), og at ASC-lampen ikke havde lyst forud for uheldet. Endelig angav klager, at han havde vinterdæk liggende, men mente ikke - henset til den milde vinter i efteråret 2011 - at der havde været behov for skift til vinterdæk, og at slidbaneindikatorerne på bilens dæk, som han løbende havde checket, ikke havde vist behov for udskiftning.

Selskabet indhentede herefter supplerende undersøgelser fra DMI den 1. februar 2012. Heraf fremgik, at der for … var varslet temperaturer mellem 2 og 5 grader samt byger med hagl og lokalt måske slud. Natten til søndag den 4. december 2011 var udstedt glatførevarsel, herunder med risiko for pletvis isglatte veje i forbindelse med haglbyger og efterfølgende opklaring efter byger, jf. **bilag ...**

Ved supplerende oplysninger indhentet fra … kunne det for den 3. december 2011, kl. 20.00 til den 4. december 2011, kl. 00.30 (uheldet fandt sted ca. ved midnat) konstateres, at ca. 1,1 mm nedbør faldt, og at temperaturen var faldende fra 6,3 til 5,5 grader. På klimastationen i … var der i samme tidsrum registreret 1,5 mm nedbør. Den nærmeste temperaturmåling var fra …, hvor temperaturen var målt faldende fra 5,3 til 4,2 grader.

Selskabets konsulent kontaktede herefter telefonisk den politiassistent, som havde været til stede i forbindelse med uheldet. Denne oplyste, at der den pågældende nat var flere glatføreuheld i … politikreds p.g.a. hagl og slud. Han angav endvidere, at der var pletvist glat på motorvejen ved klagers uheld.

Det kan for god ordens skyld oplyses, at selskabet har noteret, at den første nattefrost i 2011 faldt natten til den 9. oktober 2011.

På baggrund af de supplerende oplysninger fastholdt selskabet ved brev af 2. februar 2012 afvisningen af dækning under kaskoforsikringen, jf. **bilag ...**

Efter yderligere korrespondance blev afgørelsen igen fastholdt ved brev af 19. marts 2012, **bilag ...**

Sagen er herefter af klager blevet indbragt til Ankenævnet for Forsikring.

Selskabets stillingtagen

I forbindelse med indgivelsen af klagen til Ankenævnet er sagen igen blevet revurderet, men selskabet fastholder afslaget på dækning under kaskoforsikringen.

Selskabet har i forbindelse med vurdering af klagen noteret, at klager oplyser, at han altid har været 'agtsom på dækkenes mønsterdybde, og har løbende tjekket slidindikatorer'. Klager har samtidig angivet, at han alene har tjekket fordæk, og ikke bagdæk, da han gik ud fra, at dækkede havde ens mønster, og da det kan være besværligt at tjekke bagdækkene.

Selskabet bemærker i den forbindelse, at da klagers BMW (som alle andre BMW'er) er baghjulstrukket, er det langt væsentligere for vurdering af bilens (forsvarlige) styring, at bagdækkene og ikke fordækkene har korrekt slidbanemønster.

Samtidig er det selskabets opfattelse, at klagers angivelse af, at han netop har tjekket slidbanemønster (for fordækkene) viser, at klager fuldt ud var bekendt med, at slidbanemønstret havde/har betydning for styringen af bilen.

Når klager netop har haft denne kundskab, er det så meget desto mere selskabets opfattelse, at det må have stået klager indlysende klart, at risikoen for udskridning ved blot glat føre af ringe omfang vil være betydeligt forøget. Dette så meget desto mere i nærværende tilfælde, hvor slidbanemønstret/profilen på bagdækkene intet sted var mere end 1 mm på trods af det foreskrevne lovkrav om minimum 1,6 mm.

Samtidig er det selskabets opfattelse, at klager var eller burde være opmærksom på den stærkt forøgede risiko for glatføreuheld, når henses til, at der første gang havde været nattefrost i Danmark den 9. oktober 2011, d.v.s ca. 8 uger forud for uheldet.

Endvidere er det såvel ved DMI's glatførevarsel som ved oplysning fra politiassistenten, der optog rapport i anledning af uheldet bekræftet, at der i … og konkret på motorvejen havde været pletvist glat, hvilket - efter politiets vurdering - var årsagen til selve skadens indtræden.

Selskabet finder, at der herefter for klager har bestået en så indlysende fare for risikoen for udskridning/uheld ved blot ringe glat føre. Det er endvidere selskabets opfattelse, at denne indlysende fare havde eller burde have stået klager klart.

Endelig er det selskabets opfattelse, at klager ikke har oplyst eller påvist andre årsager til eneulykken end netop det forhold, at klager har kørt med blankslidte dæk (på baghjulene af den baghjulstrukne BMW), der kan forklare, at klager mistede herredømmet over bilen og herefter skred ud og ramte autoværnet med høj fart.

Selskabet fastholder derfor afvisningen med henvisning til, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed, jf. betingelsernes pkt. 3.4.2 samt FAL § 18.

Selskabet henviser til Ankenævnet for Forsikring i 59.172 (der er nærmest identisk med nærværende sag), og 56.349."

Klageren er fremkommet med yderligere bemærkninger i brev modtaget den 18/6 2012 af nævnet. Han anfører heri, at dækkene kan have mistet meget mønster, da bilen drejede rundt under ulykken.

7. 82.484

Af forsikringsbetingelserne fremgår:

"3.4.2. Endvidere dækker forsikringen ikke skade
- Forvoldt med forsæt eller grov uagtsomhed, jf. Forsikringsaftalelovens § 18."

Nævnet har fået forelagt sagens bilag, herunder fotos af dækkene og klagerens skitser.

Nævnet udtaler:

Nævnet finder med henvisning til politiets oplysninger, at det må lægges til grund, at uheldet den 4. december 2011 skete i regn og slud og på en pletvis glat motorvej. Som ubestridt lægges det endvidere til grund, at klageren på de trækkende hjul kørte på lav-profil sommerdæk, der var slidt helt ned. Efter en samlet bedømmelse af disse forhold finder nævnet at klageren har realiseret en indlysende fare for skade og dermed handlet groft uagtsomt. Nævnet finder derfor ikke anledning til at kritisere selskabets afgørelse.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Svend Bjerg Hansen
Udskriftens rigtighed bekræftes

Henning Jønsson