Ankenævnet for Forsikring

Den 14. september 2016 blev i sag nr. 89198:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

QBE Insurance Limited, England, dansk filial
Vester Farimagsgade 7, 4. sal
1606 København V

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har bilforsikring i QBE Insurance Limited, England, dansk filial. Han klager over selskabets afslag på at yde dækning for brandskader på hans bil.

Selskabet har i sit afslag henvist til, at klageren inden branden havde anvendt bilen til ræs og "burn out" og at skaderne skyldes forsætlig eller groft uagtsom adfærd.

I klageskema af 13/3 2016 til nævnet er det bl.a. anført:

> "Jeg er uenig i deres afgørelse da jeg ikke mener at der er noget hold i deres påstand om grunden til branden og det er den der gør de ikke vil dække
> Er blevet nægtet aktindsigt, så har ingen mulighed for at vide hvad konsulenten jeg har snakket med har videre givet til forsikringen.
> …
> Jeg er uenig i jeres afgørelse i skadenummer: …, da jeg mener at ilden ikke er opstået under ræs eller burnout, eftersom at jeg var kørt fra stedet da ilden startede og ud over det havde bilen holdt stille inden jeg kørte fra stedet. Det er mig helt uforståeligt at i mener at man ikke ville kunne se der var ild i bilen når den har stået stille i 15-20 minutter. Ud over det er jeg af den opfattelse at en varm sommerdag med motorvejs kørsel ville bilen kunne nå samme temperatur på udstødnings manifold og motor og jeg ved at varmeskjolde i bunden af bilen monteret, derfor kan jeg ikke se hvad der skulle være gået ild i andet end en mekanisk defekt som jeg ikke er herre over hvilket vil sige jeg at på ingen måde har handlet groft uagtsomt eller med forsæt.
>
> Til dagligt arbejder jeg som mekaniker og når vi udlufter kølesystemet på en bil holder vi ofte omdrejninger på motor for at være sikker på at termostaten er helt åben. Men det svare også til en burnout udover at den ikke trækker hjulene rundt, derfor synes jeg nu at det er mærkeligt at der ikke går ild i de biler på arbejde, da i påstår at det er grunden til at der er gået ild i min bil.

Jeg kontaktede jer da jeg havde fået brevet, for at høre hvor jeg stod og om jeg kunne få en aktindsigt, så jeg kunne se om den konsulent der har været ude og snakke med mig havde forstået mig korrekt og for at være sikker på han ikke har undladt en masse ting for at have en bedre sag imod mig. Det var ham jeg talte med i telefonen ikke forstående overfor og nægtede mig derfor at få aktindsigten, den vil jeg så stadig gerne se og det ville være rart hvis du også kunne sende informationen om §18 så jeg kunne se hvad den går ud på.
…
Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?
At få dækket min bil."

I selskabets brev af 6/4 2016 til nævnet er det bl.a. bemærket:

"**Sagsfremstilling**
Selskabet modtager klagers skriftlige anmeldelse den 2. november 2015. Af anmeldelsen fremgår det, at der gik ild i bilen under kørsel den 1. november 2015 kl. 00.45 (bilag 1).

Selskabet beder derefter konsulent …, … om at undersøge sagens omstændigheder nærmere.

Ud fra konsulentens rapport (bilag 2) får vi oplyst, at klager omkring kl 00.30 til kl. 00.45 havde observeret lys nede under elrudekontakter. Han løftede op i midterkonsol rundt om gearstang og konstaterede, at der var flammer under bilen. Bilen kunne kun bremse på baghjulene. Klager kørte på tidspunktet 50 km/t.
Klager får bilen bragt til standsning og forsøgte at slukke ilden med en pulverslukker.

Klager oplyser, at han kort forinden bilen brændte, havde været til afslutning på … i ….
Klager havde kørt ræs 4 gange mod en anden bil, over en strækning på 200-300 meter. Ræset var afsluttet ca. kl. 23.30-00.00.
Desuden bekræfter klager, at han har foretaget dækafbrænding, såkaldte 'burn outs' af 2 omgange af 30-60 sekunders varighed pr. gang.
Man kan af konsulentens rapport og billedet indsat på side 4 se, at bilen er forsynet med stålfælge bagpå netop til dette formål.

Forespurgt bilinspektør … ved …, så er det en meget hård belastning køretøjet udsættes for under disse 'burn out'. Motor, udstødning og katalysator er afhængig af fartvind for at køle ned. Uden fastvind bliver delene ekstremt varme. Under en dækafbrænding er der ingen fartvind eftersom bilen fastholdes på samme sted.
Det er også oplyst at den unormale og hårde behandling af køretøjet kan forårsage at olie, rustbeskyttelse eller dampe herfra kan dryppe eller fortættes omkring manifold, udstødning eller katalysator og når køretøjet efterfølgende sættes i gang for at køre, bliver delene tilført ilt, hvilket kan være medvirkende til ildens opståen.

Forespurgt [bilforhandler] kan de bekræfte at køretøjer af samme model som klagers, [bilmærke], ikke er kendt for at bryde i brand ved almindelig kørsel.
Forespurgt taksator, bekræfter han at bilen højst tænkeligt har været overophedet pga. ræs og efterfølgende 'burn out' (bilag 3)

Selskabet har efterfølgende sendt brev til klager (bilag 4) om at vi afviser at yde dækning jf. FAL § 18.

Konklusion
Klager har forklaret, at ilden opstår ca. 15-20 min. efter han har kørt ræs på … samt lavet 'burn outs'. Under begge handlinger udsættes køretøjet for en ekstrem belastning.

[Bilforhandler] har bekræftet, at modelen [bilmærke] ikke er kendt for at bryde i brand ved almindelig kørsel.

Sammenholdt tidsfaktoren fra den hårde belastning af køretøjet og [bilforhandlerens] udtalelse, må selskabet fastholde vores afvisning jf. FAL § 18, da vi mener, klager har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed.

Selskabet har også erfaret at klager er mekaniker og det må derfor forventes, at klager har kendskab til den ekstreme påvirkning køretøjet udsættes for ved ræs samt dækafbrænding."

I klagerens brev af 9/5 2016 til nævnet hedder det bl.a.:

"Jeg har været rundt og snakke med …erhvervs skole (…), efter uddannelsen ved …, [bilforhandler], …bilcenter. Det korte er det lange er at de siger at der godt kan gå ild i tekstyl og olie, men de synes det virker mere sandsynligt at det er benzin. Jeg har selv tænkt at det kan være benzin der kan være årsagen til at ilden er startet og af hvad jeg kan være læse mig frem til er antændelsestemperaturen for benzin så lavt at det ligegyldigt om man har presset motoren eller kørt helt stille og roligt. Dertil vil jeg så sige at det stadig er mig en gåde at der bliver påstået der er ild eller gløder i bilen i den tid den har stået stille, og at jeg ikke ville have lagt mærke til dette, da det i mit hoved under alle omstændigheder vil give en røgudvikling eller en lugt.
Jeg tror heller ikke på at det jeg har 'udsat' min bil for gør den varmere end en tur i alperne med en campingvogn efter en varm sommerdag eller en dieselbil der regenerer eller hvis man holder på et værksted og udlufter en køler med omdrejninger på motoren.
Men er det ikke bare at få en brandtekniker på den bil så kunne han måske komme med årsagen til branden.
Så vil jeg lige pointere at der er en [samme bilmærke som klagerens] der lige er brændt i …, så det med at [bilforhandleren] i … siger at der ikke går ild i den model er lidt mærkeligt da der er 2 biler der er brændt inden for et halvt år, som jeg kender til, der er brændt og den var også kommet kørende hvor der var gået ild i den.
Jeg synes også at de taksatorer der har udtalt sig i sagen burde komme med fakta i stedet for hvad de tror.. Jeg har sendt en mail til en … fra DBI (Dansk Brand Institut) men han har ikke svaret på den endnu."

I selskabets mail af 12/5 2016 til nævnet er det bl.a. anført:

"[Bilforhandleren] er blevet forespurgt om netop klagers model er kendt for at bryde i brand, hvilket de afkræfter.

Selskabet har ikke yderligere kommentarer."

I klagerens mail af 15/6 2016 til nævnet hedder det bl.a.:

"Har spurgt rundt omkring og undersøgt så meget jeg føler jeg kan.

Jeg føler at jeg var på det forkerte sted på det forkerte tidspunkt, den eneste grund til at forsikringen ikke vil betale er fordi jeg har været til … afslutning, hvis jeg havde kommet kørende en normal hverdag og den brød i brand havde de dækket.
Jeg er stadig af den mening at der ikke er gået ild i bilen ved de ting jeg har gjort, da der så ville være ild, røg eller lugt da jeg kom hen for at hente bilen og køre derfra. Jeg ved at der sætter varmeskjolde under bilen henne ved motoren, disse kan ikke brænde. Jeg ved motorolie ikke brænder ret nemt, de fleste ældre biler sveder lidt olie fra toppen af motoren eller der er blevet hældt noget olie ved siden af. Jeg ved at bilen ikke var undervognsbehandlet deroppe omkring og hvis der engang har været noget er det mange år gammelt. Kort sagt den største mulige årsag til branden er benzin, hvordan og hvorledes ved jeg ikke. Men jeg ved at hvis det er benzin så kan de ting jeg har gjort være lige gyldige da alle ved hvor brænd farligt det er. Når det er sagt tror jeg som sagt stadig det er opstået da jeg er kørt derfra.
Jeg har ikke sat ild til den med vilje, jeg har brugt 30.000kr alene i dele og lak og jeg har brugt utrolig mange timer på den, jeg vidste ikke da den brændte at jeg havde kasko på den og det var meningen jeg skulle have den mange år. Jeg gik hele vejen med den, sparede ikke nogen steder og så ender det sådan her, det gør mig ked af det.
Jeg kan ikke bevise hvad der er gået ild i eller hvorfor, forsikringen har 'deres' taksatorer som siger noget der ligger fjernt fra hvad jeg høre andre mekaniker, faglærer og [bilforhandler] selv sige, men de kan jo heller bekræfte eller afkræfte det og vil derfor ikke komme med noget på skrift. Forsikringen siger at [bilforhandleren] siger der ikke går ild i den model, trods der er [samme model som klagerens] der er brændt i … indenfor 6 mdr. begge brænde startede i motorrummet og ham den anden har fået sine penge. Jeg foreslår stadig en brandtekniker for at sikre brandårsagen i stedet for en tidligere værkføre for et pladeværksted (…)
Udover det vil jeg sige at deres konsulent pressede mig til at sige ting som nok ikke var sandt da jeg ikke havde nogen ideer om det. Det jeg snakker om er sådan noget som tider på 'burnout' hvor lang tids race og sådan noget. Jeg har sagt 60 sekunder, efter at have målt når andre har gjort det kan jeg sige med 100% sikkerhed at det er en del mindre end 60 sekunder. Jeg har set andre gøre det og det har været maks 20 sekunder så jeg har aller højst gjort det 30-40 sekunder.
Jeg synes man skal stille sig selv spørgsmålene,
Hvad er antændelsestemperaturen for motorolie og undervognsbehandling?
Hvor varm er udstødningen der hvor udstødningen er meget tæt på motoren?
Kan motorolie eller undervognsbehandling være en vedvarende brændkilde?"

I klagerens skadeanmeldelse til selskabet er det bl.a. anført:

Diverse oplysninger:	
Skadedato og –tidspunkt:	01-11-2015 kl. 00:45
…	
Årgang	1995
…	
Omstændigheder ved skaden?	
Er der en modpart involveret?	Nej
Er der optaget politirapport:	Nej
Er der vidner?	Ja
Er der skade på dit køretøj? Beskriv skadens omfang, og skadens placering på køretøjet	Ja, Den er udbrændt.
Er der personskade?	Nej

…	
Hvordan skete uheldet/skaden?	
Beskriv forløbet så udførligt som muligt	Jeg kommer kørende og ser der er ild under gearstanden, forsøger at bremse bilen, men på grund af ilden virkede kun de bagerste bremser. Forsøger derefter at slukke ilden med en pulver slukker, det lykkedes ikke.
Hvad var din hastighed?	Ca 50 km/t
Hvad var modpartens hastighed?	
Hvem bærer efter din mening ansvaret for uheldet?	Bilen
Hvorfor?	Der gik ild i den.

I undersøgelsesrapport af 5/11 2015 er det bl.a. bemærket:

"**Konklusion**

FT. har ikke sandsynliggjort, at der er sket en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

…

Afklarende samtale:

…

Han forklarede, at han kom kørende på [vej] i [by] i sit kt. lørdag den 011115 omkring kl. 0030 til kl. 0045. Han observerede, at det var ligesom at der var lys nede under elrudekontakter. Han mærkede på gearmanchetten rundt om gearstangen, og konstaterede, at denne var varm. Han løftede op i midterkonsollen rundt om gearstangen, og konstaterede, at der var flammer. Han trådte på bremsen men pedalen gik langt ned, og han bremsede kun på baghjulene, der blokerede. Det var ligesom om, at bremserne på forhjulene ikke virkede. Han kørte ca. 50 km/t.

Han fik standset kt. ca. ud for nr. … ved stikvejen, der også hedder … Et par af hans kammerater kørte i en bil bagved. De havde en pulverslukker. De forsøgte at slukke ilden, men det lykkedes ikke. De fik begrænset ilden, og fik åbnet motorhjelmen. Der var stadig lidt ild, og da der ikke var mere i pulverslukkeren, fortsatte det med at brænde. Herefter ringede ft. 112. Herefter kom brandvæsnet, og slukkede ilden. Politiet kom ikke til stedet.

Ft. og kammeraterne bagved var på vej til … Inden da, havde han været til afslutning ude på … i … på … Han havde kørt 4 ture, hvor de over en strækning på 200 - 300 meter kørte to biler mod hinanden. Han mente, at det sluttede ca. kl. 2330 - 0000. Bagefter stod de og snakkede lidt, hvorefter de kørte fra stedet. Kammeraterne havde også kørt.

Ft. forklarede, at kammeraterne bagved havde forklaret, at de havde set ild under vognen, og havde blinket med det lange lys, for at advare ham, men det havde ft. ikke observeret.

…

Der var ikke andre, der kørte i hans kt. Han købte den for ca. 1½ år siden til kr. 15.000,- Han har fået den lakeret om for ca. 25.000,- og har reservedelekvitteringer for ca. kr. 20.000 - 25.000,-. Der var anlæg i bilen for ca. 15.000,- Han havde givet ca. 10.000 for det, men havde ingen kvitteringer. Han mente, at det nok var ca. kr. 7.000,- værd inden branden. Nogle af delen havde han haft i henholdsvis 1, 1½ og 4 år.

…

Ft. blev den 211115 kontaktet telefonisk. Han blev foreholdt, at han havde oplyst, at han havde kørt på … på … Han åbnede et kort, og oplyste, at der blev kørt på …

Forespurgt, hvor længe han havde kørt 'burnout'. Han tænkte sig lidt om, og oplyste, at han havde kørt to gang. Han mente, at han havde kørt mellem 30 og 60 sekunder pr. gang.

Forespurgt kunne han ikke oplyse, hvor lang tid der var gået fra han havde kørt på … og til han forlod stedet. Han forklarede, at han havde holdt og snakket med nogen, og at der nok var gået 15 - 20 minutter.
…
Ved søgning på 'burnout' på Youtube er der mange videoer ang. dette. Når man ser dem, så føles 30 sekunder som rigtig lang tid, og 60 sekunder som meget lang tid. I flere af videoerne bryder kt. i brand. Det er dog ikke til at vide, hvad der forårsager branden, men der er ingen tvivl om, at det er en hård belastning for kt.

[Bilforhandler] … v. …, blev den 251115 kontaktet telefonisk. Han blev gjort bekendt med sagen i fornøden omfang. Han blev forespurgt, om han vidste, om omh. model var kendt for at gå i brand ved alm. kørsel. Han oplyste, at han ikke selv kendt til tilfælde, hvor kt. var brudt i brand ved alm. kørsel, og det var i hvert fald ikke sådan at omh. model var kendt for notorisk at bryde i brand. Han spurgte en anden værkfører i lokalet, der oplyste, at han aldrig havde oplevet, at pgl. model var brændt ved alm. kørsel.

… v. bilinspektør …, blev den 251115 kontaktet telefonisk. Han blev gjort bekendt med sagen i fornøden omfang.

Han forklarede at den ekstreme belastning som kt. udsættes for i forbindelse med 'ræs' og 'burnout' udsætter kt. for en voldsom varmeudvikling. Motoren og udstødning herunder katalysatoren er afhængig af fartvinden. Normalt når kt. udsættes for en hård belastning i form af en høj hastighed, så vil fartvinden være med til at køle disse dele ned. Får den mange omdrejninger uden at få fartvinden så kan delene blive ekstremt varme.

Han forklarede, at denne unormal hårde behandling af kt. sagtens kan have fået noget olie eller rustbeskyttelse eller dampe fra dette til dryppe eller fortættes omkring manifold, udstødning eller katalysator, og når ft. så starter med at køre igen, bliver delene igen varme og får tilført ilt, hvilket godt kan være medvirkende til ildens opstående.

Ft., blev den 261115 kontaktet telefonisk. Han blev forespurgt, om han kunne bevise, at skaden ikke var sket pga. hans kørsel kort tid inden skaden opstod.

Han oplyste, at manifold og katalysator selvfølgelig bliver varm ved den behandling, som kt. var udsat for. Han mente dog ikke, at det var værre end når de på værkstedet havde skiftet kølervæske og lod kt. stå i tomgang, idet det jo heller ikke her fik fartvind, til at køle sig ned.

Gjort bekendt med, at når kt. holdt for at få 'luftet' ud ifm. at der var skiftet kølervæske, så stod kt. jo bare i tomgang. Hertil oplyste han, at når han kørte 'burnout', så var det jo ikke sådan, at han hele tiden lod den køre op til, hvor begrænseren slog fra ved de omkring 6.500 rpm. Han havde dog kørt op til, hvor den slog fra et par gange. Han mente måske heller ikke, at han havde kørt så længe som han have oplyste sidste gang. Han havde måske kun kørt op til 2 X 30 sekunder. Han vidste det dog ikke med sikkerhed, idet han ikke havde taget tid på det.

Resultat/sammenfatning

Med baggrund i ovennævnte oplysninger og undersøgelser er det min opfattelse, at branden er opstået under de omstændigheder som ft. har oplyst.

Ft. oplyser selv, at han har kørt kap- eller væddeløbskørsel og at han har kørt 'burnout' og at der er gået 15 - 20 minutter fra denne kørsel og til kt. brander.

I betingelserne står der, at skade opstået under kap- eller væddeløbs kørsel dækkes ikke. Ft. har kørt kap- eller væddeløbs og kørt 'burnout' der må sidestilles med dette og derfor pga. en analogibetragtning heller ikke er dækket. Der er tale om en sikkerhedsforskrift jf. FAL 51, stk. 1, hvorfor ft. selv skal bevise, at hans unormal hårde behandling af kt. ikke er medvirkende til skadens opstående, og det anses ikke for bevist, hvorfor skaden ikke kan betegnes som en dækningsberettiget skade."

I mail af 2/12 2015 fra en autotaksator i et andet selskab til det indklagede selskab hedder det bl.a.:

"Efter min faglige vurdering af denne sag er det højst tænkeligt at bilen har været overophedet pga væddeløbskørsel samt efterfølgende burn out.

Der går formentlig først ild i bilen ved den efterfølgende kørsel, da der så kommer luft ind under bilen som får flammerne til at blusse op."

Af forsikringsbetingelserne fremgår det bl.a.:

"Police, Ansvars og Kaskoforsikring –
Dækforsikring, Fejltankning og Nøgleforsikring

AUTOFORSIKRING
ALMINDELIGE FORSIKRINGSBETINGELSER

I tilslutning til gældende lov om forsikringsaftaler.
…
3. Dækningsomfangets afgrænsning

Forsikringen dækker ikke:

1. Skade eller ansvar for skade forvoldt under kap- og væddeløbskørsel eller træning dertil. Dog dækkes skader opstået under orienteringsløb, pålidelighedsløb og økonomiløb uden for bane, når disse foregår i Danmark, og under forudsætning af, at der foreligger offentlig tilladelse til løbet, og at de foreskrevne regler overholdes.
…
10. Skader, som ikke erstattes

Uden for selskabets erstatningspligt falder:

1. skader forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed jf. Forsikringsaftalelovens § 18."

8. 89198

Nævnet udtaler:

Det fremgår af sagen, at klagerens bil gik i brand den 1/11 2015, og at klageren kort forinden havde anvendt den i fire "ræs" og to "burn outs".

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet ikke anledning til at kritisere selskabets afslag på at yde dækning med henvisning til dækningsundtagelsen for skader forvoldt ved grov uagtsomhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at de "ræs" og "burn outs", som klageren anvendte bilen til, ifølge undersøgelsesrapporten og udtalelsen fra en autotaksator belaster bilen i ekstrem grad og fører til overophedning. Nævnet finder, at en sådan anvendelse af bilen indebærer en indlysende fare for skader som den indtrufne. Endvidere finder nævnet efter en samlet vurdering, at selskabet har godtgjort, at der er årsagssammenhæng mellem klagerens brug af bilen til "ræs" og "burn outs" og brandskaden. Nævnet har herved navnlig lagt vægt på, at klageren ifølge eget udsagn opdagede branden 15-20 minutter efter, at "ræs" og "burn outs" var afsluttet, og at der ikke er godtgjort andre forhold eller omstændigheder, som mere sandsynligt kan have været årsag til branden.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Svend Bjerg Hansen
Udskriftens rigtighed bekræftes

Carsten Sennels