Ankenævnet for Forsikring

Den 11. oktober 2017 blev i sag nr. 90520:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har bilforsikring i Topdanmark Forsikring A/S. Han klager over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for totalskade af den forsikrede bil efter en brand.

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

I klageskema af 19/2 2017 til nævnet har klageren bl.a. anført:

> "**Sagsfremstilling**
> *Supplerende redegørelse kan evt. vedhæftes som bilag.*
> Jeg retter henvendelse til Dem, da jeg har modtaget en afgørelse fra mit forsikringsselskab, som er truffet på et urigtig grundlag.
>
> En afgørelse som jeg på ingen måde kan godkende. Det samme gælder det som er anført i forsikringens skrivelser, som for mig at se virker som måder at undslippe en korrekt erstatning.
>
> Jeg ønsker derfor at anke afgørelsen, idet jeg håber på en retfærdig og rigtig afgørelse, end den der er truffet på nuværende tidspunkt.
>
> Jeg har fra dag et modtaget en yderst kritisabel behandling og er blevet verbalt overhalet, så står I en yderst beklemt situation hvor jeg virkelig har brug for Deres hjælp.
>
> Denne sag og behandling har virkelig taget pusten fra mig og har lige måtte sunde mig lidt inden jeg nu har kontaktet Dem for at gå igennem endnu en sagsbehandling.
>
> Jeg har vedhæftet alle relevante skrivelser og håber at høre fra Dem Snarest muligt.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?
Helt konkret ønsker jeg oprejsning fra denne sag. Det være sig den korrekte erstatning som følger den autoforsikring jeg altid har indbetalt til."

Selskabet har i brev af 6/3 2017 til nævnet bl.a. anført:

"Som det fremgår af klagers anmeldelse, anmelder klager at hans bil …, antænder i kabinen under en køretur og udbrænder den 28. oktober 2016 kl. 2100 på ….

Da vores taksator fandt forløbet atypisk, blev der udtaget en olieprøve fra bilens motor. Endvidere blev sagen videregivet til vores skadeinspektør, der har haft kontakt med klager.

Klager har til vores skadeinspektør oplyst, at han efter en køretur på ca. 10 km pludselig kunne lugte et eller andet i bilen. Det skete omkring kl. 21.00. Han kørte ca. 50 — 60 km/t på … Klager troede først, at det var gammel olie i motorrummet, så han stoppede bilen og kiggede i motorrummet. Pludselig, imens han stod uden for bilen, kom der røg inde fra kabinen omkring midterkonsollen.

Klager husker ikke, om han lukkede fordøren, inden han ringede til brandvæsenet, men på de billeder klager selv har sendt fra [beredskabet], ses bilen omspændt af flammer med åbenstående venstre fordør. Bagklappen ses lukket.

Vores skadeinspektør undersøgte bilen hos [autoværksted]. Se fotomappe.

Bilen var tydelig brændt fra kabine og ud gennem vinduerne. (foto 2+3+4+5) Der var ingen brandskader i bagenden, hvor bagklappen var låst, så det var ikke muligt at se i bagagerummet (foto 6+7), der var ridset bagkofanger (foto 8), Der var store brandskader i lakken på venstre fordør mv. (foto 9), men der sås maling på kanten af døren, der ikke var brandskadet (foto 10). Det dokumenterer derfor, at døren var åben under branden. Hvis branden var startet i kabinen, som klager har oplyst, så ville en lukket fordør have dæmpet branden, måske helt slukke den. Der var kun brandskade i vandkassen og dette område ud i motorrummet. Det var tydeligt, at branden var startet i kabinen.

Efter en besigtigelse af bilen og klagers oplysninger om brandforløbet, forekom sagen mistænkeligt. For at få brandårsagen klarlagt kontaktede vores skadeinspektør derfor …, Dansk Brandinstitut (DBI), med henblik på en uvildig brandundersøgelse.

Af brandundersøgelsen fra DBI, som klager har fremsendt til Ankenævnet, fremgår det, at man ikke har kunnet påvise en brandårsag. Branden er jf. undersøgelsen opstået i området ved højre forsæde.

I forbindelse med undersøgelsen er batterikablerne undersøgt. Batteriet var placeret i bagagerummet, der var låst. Der måtte skæres hul i bagklappen for at få den åbnet. På en plade i bagagerummet var der afsat fodspor efter branden. Pladen måtte derfor have været afmonteret under eller efter branden. Låsen i bagklappen er elektrisk og låser, når man lukker bagklappen. Når strømmen er taget, kan bagklappen ikke åbnes. Se fotomappen fra DBI's undersøgelse (foto 9 og 10), hvor det ses, at batteri polen var afmonteret til plus polen. Advarsel trekant var fjernet fra plastikhylster.

Klager blev efter undersøgelsen kontaktet, hvor klager afleverede skadeanmeldelse og erklæring for skadet køretøj. Klager oplyste, at bilen var fuldstændig i orden. Motoren kørte perfekt og fejlede intet. Klager blev foreholdt, at vi afventede resultatet af olieprøven.

Klager fastholdt sin tidligere forklaring omkring brandforløbet. Klager blev direkte forespurgt om hvem, der havde været i bagagerummet, da det krævede en nøgle at åbne dette. Klager huskede ikke hvem, der havde været i bagagerummet under eller efter branden. Klager var i chok og huskede derfor intet vedr. afmontering af batterikablet og udsættelse af advarselstrekant. Det må have været brandvæsenet.

Fra … har vi modtaget analyseresultater af olieprøven. Det fremgår under bemærkningerne, at analysen viser, at motor smøreoliens flammepunkt er lavt. Lavt flammepunkt skyldes typisk passage af brændstof til krumtaphuset (reservoiret for motor smøreolien). Erfaringsmæssigt ses lavt flammepunkt for benzindrevne motorer, mens det er yderst sjældent for dieseldrevne motorer. Endvidere er slidmetalniveauet for jern meget højt. Der er ikke konstateret kontaminering af kølervæske i motor smøreolien.

Prøven viser et meget stor jerntal på 213. Over 100 i jerntal viser efter vores vurdering ofte en defekt motor. Flammepunktet er lavt, der viser passage af brændstof til krumtaphuset. Tallene i analysen er ellers generelt lave, hvilket viser en ret ny olie. Derfor er jerntallet også en indikation for en skadet motor.

Vores cheftaksator har kommenteret analysen, og for at komme tættere på en forklaring på det store jernindhold, bad vi [autoværksted] om, at motoren blev taget ud og for at adskilles.

Værkføreren på [autoværksted] foreviste den adskilte motor. Se fotomappe vedr. bilens motor.

Værkføreren oplyste, at der ikke var unormalt slid i cylindre (foto 2+4). Skaden på motoren var i forkammerkæden (taktkæden), der havde været så slidt/løs, at den havde slidt metal to steder på forkammerdækslet. (foto 5+6+7+8+9+10). De havde i bundkarret i olien fundet flere jernstumper/spåner fra forkammerdækslet. (foto 11).

Det har sandsynligvis givet det høje jerntal i olieprøven.

Værkføreren foreviste kædestrammer, der var i yderste position. Kædestrammeren bliver trykket ud af fjeder og olietryk under kørsel, men når kæden er så slidt, at kædestrammeren ikke længere kan holde kæden stram, så rammer kæden for-kammerdækslet og sliber jernet af som ske.

Det giver efter vores vurdering en ret høj larmende lyd, som tydeligt kan høres i bilen.

Kæden og Kædestrammer blev nærmere undersøgt. Den var i yderste led. (foto 12+13+14+15).

Der sås ingen skader på krumtap, lejesøle og lejer. (foto 16+17+18)

Ved undersøgelse af stempler var der tydelige store koksaflejringer på alle fire stempler.
Det viser, at motoren havde kørt dårlig, med stort olieforbrug. Koksaflejringer vil under kørsel blive rødglødende. Det passer også med det lave Flammetal. (foto 19+20+21+22+23)

Klager blev efterfølgende kontaktet telefonisk, da vi ikke havde oplysninger om det præcise brandsted. Klager huskede ikke det præcise sted, men ville køre forbi og tage et billede. Vi modtog en mail kort efter med billeder fra brandstedet anvist af klager. Der var ikke eksakt info med breddegrader på de indsendte billeder, så det præcise sted kan ikke angives på luftkort. Det fremgår dog af billedet og Google Earth, at brandstedet er skærmet og ligger på et rimelig øde sted.

Konklusion:

På baggrund af de forskellige undersøgelser af bilen og de afgivne anmeldelser, erklæringer, forklaringer og øvrige dokumentationer, fremstår anmeldelsen ikke troværdig.

Der kan ikke fastlægges en brandårsag af teknisk art. Motoren er helt tydelig defekt, hvilket klager, der bekræfter at være udlært …, ikke kan have været uvidende om. Det er tydeligt, at motoren har larmet betydeligt, når jern høvles af forkammerdækslet som i det konkrete tilfælde.

Klager har, i sin erklæring om køretøjet og direkte ved mødet med vores skadeinspektør, oplyst at motoren intet fejlede.

Da vi på baggrund af sagens samlede omstændigheder ikke finder, at der er sket en forsikringsbegivenhed, som anmeldt af klager, har vi afvist erstatningspligten."

Klageren har i mail af 25/3 2017 til nævnet bl.a. anført:

"I forbindelse med Deres skrivelse af 8. marts tillader jeg hermed at kommentere på de pkt som jeg mener kræver en kommentar ifm. sagens videre forløb.
Kommentarer til skrivelse fra TopDanmark, …;
I forbindelse med at jeg skulle have oplyst til skadeinspektør at bilen havde kørt 10 km inden skaden er dette forkert. Turen er oplyst til skadeinspektør og er ca. 25 km. Da jeg ikke er mekaniker ved jeg ikke om denne info er vigtig men vælger at påpege dette da informationen ikke er korrekt beskrevet.

Der beskrives hvordan jeg blev spurgt hvem som efterfølgende havde været i bagagerum. Jeg informerede om at jeg ikke huskede alt men dette måtte være brandvæsen som har lavet adgang og udsat advarselstrekant. Dette er undladt at blive nævnt i skrivelsen.

Der beskrives en analyse/test fra … Der er kommenteret noget af test som er vedhæftet og derefter konkluderet fra TopDanmarks side at –' ...indikation for en skadet motor'.
Men på selve bilaget fra … har en … konkluderet flg; 'For at komme tættere på en forklaring på det store jernindhold kræver det en nærmere undersøgelse af cylindre M.v.'
Igen er jeg ikke teknisk inde i dette men bare ordlyden konkludere i min verden ikke det samme som TopDanmark skriver og jeg kommentere dette da jeg mener der konkluderes noget uden korrekt grundlag og som jeg samtidig slet ikke kan nikke genkendende til.

Der skrives at fotos som jeg selv har sørget for at tage omkring stedet for skaden er et øde sted. Det er igen i min verden ikke korrekt. Der ligger beboelse i det område så det mener jeg er misvisende.

Der nævnes [autoværksted] flere gange til at forstærke TopDanmarks pointe men der er ingen bilag til sagen fra [autoværksted] såsom udtalelser samt dokumentation for test. Er det muligt at dette gives til mig også eller findes dette ikke?

I konklusion påpeges jeg tidligere er udlært … hvilket jeg må påpege igen ikke gør mig til nogen former for ekspert i automobilets motorteknik. Jeg har arbejdet i butik i mange år så min fortid som … kan jeg ikke se hvilken relevans en fremhævelse af dette har sin ret i.

Der står samtidig i konklusion 'Motoren er helt tydelig defekt' hvilket hverken fremgår af … expert som påpeger at der burde foretages yderligere test samt udtalelser fra en værkfører hvor der mangler dokumentation.

På baggrund af denne skrivelse kan jeg kun henholde mig til den første skrivelse til nævnet hvor jeg mener at jeg her er blevet både dårligt og forkert behandlet, og det har derfor været vigtigt for mig at påpege disse udtalelser fra Topdanmark som jeg ikke mener er i overenstemmelse med virkeligheden."

Selskabet har i brev af 5/4 2017 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg vedlægger lydfilen fra klagers samtale med vores skadeinspektør, og som det fremgår, oplyser klager selv, at han havde kørt ca. 10 km, da han kunne lugte røg.

Kommentaren på Olieanalysen af 16. november 2016 er skrevet af vores cheftaksator … og ikke af … På vores cheftaksators opfordring bad vores skadeinspektør d. 18. november 2016 [autoværksted] om at adskille motoren, da olieprøven viste et højt jerntal.

På baggrund af adskillelsen kunne det så konstateres, at skaden på motoren var i forkammerkæden (taktkæden), der havde været så slidt/løs, at den havde slidt metal to steder på forkammerdækslet. Man havde i bundkarret i olien fundet flere jernstumper/spåner fra forkammerdækslet, hvilket sandsynligvis har givet det høje jerntal i olieprøven.

Klager efterlyser bilag fra [autoværksteds] undersøgelse og jeg skal i den forbindelse henvise til den tidligere fremsendte fotomappe 'fotomappe 1 motor '."

Klageren har i mail af 19/6 2017 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg er uforstående overfor den omtalte lydfil og dennes betydning, men da jeg ikke har modtaget denne kan jeg ikke have nogen mening om dette.

Jeg kan ingen udtalelser eller underskrevne rapporter finde fra [autoværksted]. Jeg har tidligere udbedt disse hvor der er underskrevne udtalelser fra [autoværksted] men disse har jeg stadig ikke modtaget.

Der står i brev fra Topdanmark af 5. april 2017 '...hvilket sandsynligvis har givet det høje jerntal i olieprøven' Hvem sandsynliggør dette ?? …s underskriver af rapporten skriver 'for at komme tættere på en forklaring på det store jernindhold kræver det en nærmere undersøgelse af cylindre m.v.' Underskrevet af en [cheftaksators navn].

Jeg er ikke ekspert på noget af dette men jeg føler lidt at her prøver man at mase menigmand."

Selskabet har i mail af 5/7 2017 til nævnet bl.a. anført:

"Vi har sendt lydfilen direkte til klager d. 28. juni 2017 efter aftale med jer. Men for at besvare hans spørgsmål, hvilken betydning lydfilen skulle have, så er det for at tilbagevise

klagers oplysning i sit brev af 25. marts 2017 om, at der var kørt 25 km og ikke 10 km, da klager på lydfilen netop selv oplyser 10 km.

Klager efterspørger underskrevne rapporter fra [autoværksted]. Vi har ingen underskrevne rapporter, men alene en udtalelse fra værkfører, som refereret i vores brev af 6. marts 2017. Det fremgår også af samme brev, at denne udtalelse fremkom efter vi igangsatte adskillelse af motoren, netop for at komme tættere på en forklaring på det store jernindhold, som analyseresultaterne fra … påviste."

Klageren har i mail af 30/7 2017 til nævnet bl.a. anført:

"Vedr. lydfilen forstår jeg ikke helt hvad det drejer sig om. Jeg kigger aldrig på km tæller når jeg kører og som jeg også siger på båndet gentagne gange - om det lige er 10 km det må du ikke hænge mig op på - da jeg som sagt aldrig kigger på tælleren i min hverdag.

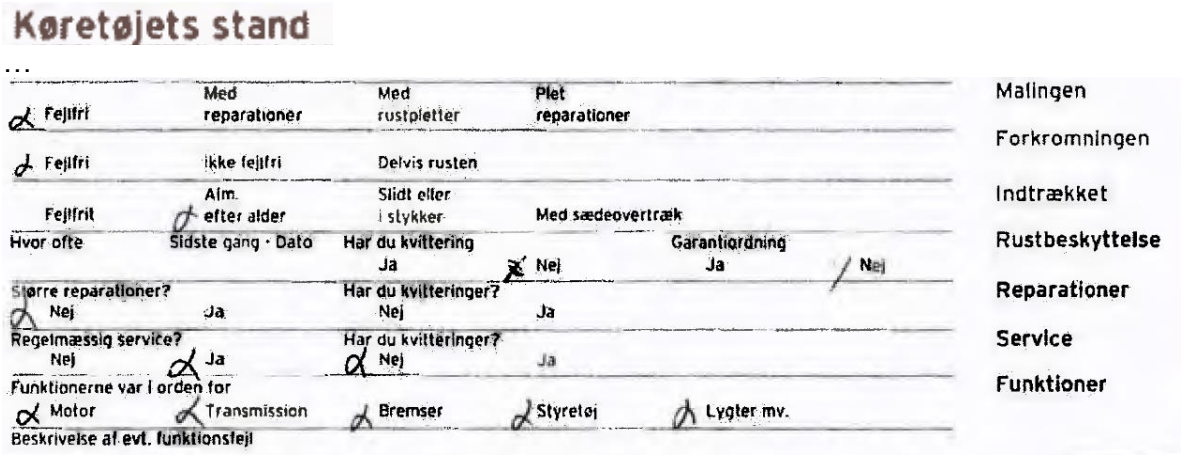
Jeg har ingen kommentarer til dette da jeg ikke kan se relevansen.

Mht. at jeg efterspørger en underskreven rapport er blot for at se sort på hvidt i stedet for andenhånds udsagn. Blot for at det er dokumenteret og sagligt.

Så ingen kommentarer yderligere. Håber snart på en afklaring på dette da min Kone og jeg nu har stået i denne ulige kamp mod et stort selskab og manglet afklaring på vor bil i snart et helt år. Og dette tærer kraftigt på psyken at have sådan en anklage hængende over hovedet samt er en tung byrde for vores økonomi."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor.

Af erklæring udfyldt af klageren for stjålet/skadet køretøj fremgår bl.a.:



Køretøjets stand

…

✓ Fejlfri	Med reparationer	Med rustpletter	Plet reparationer	Malingen
✓ Fejlfri	ikke fejlfri	Delvis rusten		Forkromningen
Fejlfrit	✓ Alm. efter alder	Slidt eller i stykker	Med sædeovertræk	Indtrækket
Hvor ofte	Sidste gang · Dato	Har du kvittering Ja	✗ Nej	Garantiordning Ja / Nej	Rustbeskyttelse
Større reparationer? ✓ Nej	Ja	Har du kvitteringer? Nej	Ja		Reparationer
Regelmæssig service? Nej	✓ Ja	Har du kvitteringer? ✓ Nej	Ja		Service
Funktionerne var i orden for ✓ Motor	✓ Transmission	✓ Bremser	✓ Styretøj	✓ Lygter mv.	Funktioner

Beskrivelse af evt. funktionsfejl

7. 90520

Af olieanalyse af 16/11 2016 fremgår bl.a.:

ANALYSERESULTATER		Skift
Udtaget		08-11-2016
Modtaget		11-11-2016
Total driftstid	timer	
Oliens driftstid	timer	
Olieforbrug siden skift	liter	
Klarhed		-
Farve (0-10)		10
Vandindhold %	%	<0,05
Flammepunkt PM/Seta	°C	130
Viskositet v/100°C	mm^2/s	12,0
TBN	mg KOH/g	3,7
Pentan uopløseligt	%	0,28
Toluen uopløseligt	%	-
Glycol i smøreolie		Negativ
Additivmetaller		
Fosfor	ppm	761
Zink	ppm	911
Magnesium	ppm	9
Calcium	ppm	2009
Slidmetaller		
Tin	ppm	2
Krom	ppm	4
Bly	ppm	3
Jern	ppm	213
Bor	ppm	4
Silicium	ppm	8
Kobber	ppm	6
Aluminium	ppm	8
Barium	ppm	0
Molybdæn	ppm	1
Nikkel	ppm	5

Bemærkninger:
Kundeoplysning: 'Bil brændt. Motorrum intakt.'

Da vi ikke har nøjagtig kendskab til angivet produkt, er følgende kommentarer baseret på vores bedste skøn og erfaring:

Analysen viser, at motor smøreoliens flammepunkt er lavt. Lavt flammepunkt skyldes typisk passage af brændstof til krumtaphuset (reservoiret for motor smøreolien). Erfaringsmæssigt ses lavt flammepunkt for benzin drevne motorer, mens det er yderst sjældent for dieseldrevne motorer. Endvidere er slidmetalniveauet for jern meget højt. Der er ikke konstaterede kontaminering af kølervæske i motor smøreolien.

Under normale omstændigheder ville vores anbefaling være følgende: Som følge af lavt flammepunkt og højt slidmetalniveau for jern, anbefales olien udskiftet. Efter udskiftning af motor smøreolien anbefales indsendelse af ny olieprøve til analyse efter ca. 150 - 200 km kørsel og så fremdeles 3 til 4 gange for om muligt at se om der sker udvikling for især flammepunktet og slidmetalindholdet for jern."

Af brandundersøgelse af 30/11 2016 fra Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut fremgår bl.a.:

"**Arnested:** Branden er opstået i området ved forreste passagersæde og instrumentering (cirkel).

Brandårsag: Det er ikke muligt, at påvise en brandårsag.

Oplysninger: Bilen brænder i forbindelse med at bilens ejer er ude og køre i den.

Undersøgelsen:
Brandskaderne er koncentreret ved forsæderne og kraftigst i passagersiden. Brandskader aftaget mod motorrum og bagende. Førerdøren har stået åben under branden og de øvrige døre har været lukkede. Elektriske dele i det omfang det er muligt er undersøgt uden der er fundet noget herved, der kan påvise brandårsagen. Enkelte kordelle fra en ledning er smeltet fast til stel ud for midterkonsollen (pil), hvilket kan henføres til at være en følge af branden."

Af fotomappe af 1/12 2016 vedrørende selskabets skadeinspektørs undersøgelse af motoren fremgår bl.a.:

"Nr. 4. Cylindre ingen skader- Normalt slidmønster
…
Nr. 5. Front motor hvor kæder er monteret. Her ses skader på dæksel.
Lavet af taktkæden.
…
Nr. 7. Taktkæden så løs, at den har revet metal af midt på dækslet. Metallet i olien kommer fra dette dækslet. Motoren har larmet en del.
…
Nr. 8. Taktkæden også ramt dæksel ved kant.
…
Nr. 11. Jernstumper fundet i bundkarret sammen med olien.
…
Nr. 13. Strammer til taktkæden, der stod i yderste position, så kæden ikke kunne strammes mere. Derfor gik kæden imod dækslet.
…
Mr. 20. Stempel nr. 1 med tydelige spor efter stort olieforbrug med koksaflejringer. Der ved kørsel bliver rødglødende."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**27. Hvilke skader er dækket?**

1. Forsikringen dækker enhver skade på bilen og tab af bilen ved tyveri og røveri, medmindre det er undtaget i punkt 28"

Nævnet udtaler:

Klageren ønsker, at selskabet skal yde erstatning for totalskade af den forsikrede bil efter branden.

Klageren har oplyst, at han pludselig kunne lugte røg, da han var ude at køre i sin bil. Han stoppede bilen for at undersøge motorrummet, hvorefter der opstod brand inde i bilen.

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

Selskabet har blandt andet henvist til, at der ikke kan fastlægges en brandårsag af teknisk art. Motoren var helt tydelig defekt, og det var tydeligt, at motoren havde larmet betydeligt, når jern høvles af forkammerdækslet som i det konkrete tilfælde. Selskabet har endvidere henvist til, at klageren har oplyst, at motoren intet fejlede.

Af fotomappe af 8/11 2016 ses det, at bilen var brændt fra kabinen og ud gennem vinduerne, og at der ingen brandskader var i bagenden.

Af undersøgelsen fra Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut fremgår det, at det ikke var muligt at påvise en brandårsag. Det fremgår endvidere, at "branden er opstået i området ved forreste passagersæde og instrumentering", og at "brandskader aftaget mod motorrum og bagende. Førerdøren har stået åben under branden og de øvrige døre har været lukkede. Elektriske dele i det omfang det er muligt er undersøgt uden der er fundet noget derved, der kan påvise brandårsagen".

Selskabet fik foretaget en olieprøve. Af analyseresultatet fremgår det blandt andet, at "motor smøreoliens flammepunkt er lavt. Lavt flammepunkt skyldes typisk passage af brændstof til krumtaphuset (reservoiret for motor smøreolien). Erfaringsmæssigt ses lavt flammepunkt for benzin drevne motorer, mens det er yderst sjældent for diesel-

drevne motorer. Endvidere er slidmetalniveauet for jern meget højt. Der er ikke konstateret kontaminering af kølervæske i motor smøreolien". Det fremgår endvidere, at jerntallet var på 213. Selskabet har hertil anført, at et jerntal over 100 efter dets vurdering ofte viser en defekt motor, samt at tallene i analysen ellers generelt var lave, hvilket viser en ret ny olie, hvorfor jerntallet også derfor er en indikation for en skadet motor.

Bilens motor blev undersøgt af en værkfører. Værkføreren har til selskabet oplyst, at der ikke var unormalt slid i cylindre. Værkføreren har endvidere oplyst, at skaden på motoren var i forkammerkæden, der havde været så slidt/løs, at den havde slidt metal to steder på forkammerdækslet, hvilket giver en ret høj larmende lyd, som tydeligt kan høres i bilen. Samtidig blev der fundet flere jernstumper/spåner fra forkammerdækslet i bundkaret i olien, hvilket sandsynligvis havde givet det høje jerntal i olieprøven.

Selskabet har anført, at undersøgelse af stempler viste tydelige store koksaflejringer på alle fire stempler, hvilket viser, at motoren havde kørt dårligt med stort olieforbrug. Koksaflejringer vil under kørsel blive rødglødende, hvilket også passer med det lave flammetal.

Nævnet bemærker indledningsvist, at det i henhold til almindelige forsikringsretlige principper påhviler forsikringstageren at bevise, at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet ikke grundlag for at kritisere, at selskabet har afvist at udbetale erstatning med henvisning til, at klageren ikke har bevist, at der er indtruffet en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at på baggrund af de tekniske undersøgelser – herunder undersøgelsen foretaget Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut – ikke kan fastlægges en brandårsag. Det kunne endvidere ud fra de foretagende undersøgelser af bilen konstateres, at branden var opstået i området ved forreste passagersæde og instrumentering, samt at førerdøren havde stået åben under branden. Der foreligger således ikke nogen teknisk begrundelse for branden, lige som klageren ikke har oplyst

om forhold, som gør det sandsynligt, at branden er opstået i kabinen, mens han kørte i bilen.

Nævnet har også lagt vægt på olieanalysen og værkførerens undersøgelse af motoren, hvorefter det må lægges til grund, at motoren havde været defekt, og at motoren må have givet en høj larmende lyd, samt at klageren til selskabet har oplyst, at motoren intet fejlede.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Marianne Højgaard Pedersen
formand