Ankenævnet *for* Forsikring

Den 3. juni 2019 blev i sag nr. 93334:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Forsikrings-Aktieselskabet Alka
Engelholm Alle 1
2630 Taastrup

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har indboforsikring. I klageskema af 17/1 2019 til nævnet har klageren bl.a. anført:

> "Kort redegørelse for sagen
> Manglende vejledning fra Alka da jeg ringer til kundeservice:
> Da jeg købte min el-cykel, ringede jeg kort tid efter til Alka ang. min el-cykel for at forhøre mig angående dækning. Den person jeg talte med i Alka, forklarede mig, at der ikke var nogle begrænsninger ang. dækning af min el-cykel.
> Jeg spurgte konkret, om jeg skulle oplyse noget specifikt omkring min nye cykel til Alka, eller om jeg skulle registrere min cykel på speciel vis, i og med, at den jo var en atypisk cykel, i forhold til de gængse almindelige cykler der fandtes i Danmark, og her var svaret klokkeklart nej. Alka dækker det hele var svaret.
>
> _____
> Jeg får indbrud i min bil hvorfra min cykel, nogle briller og småting bliver stjålet (cyklen kan foldes sammen og kan være i mit bagagerum)
> Jeg kontakter Alka som udtager min sag til ekstra kontrol hvorefter en sagsbehandling strækker sig over meget lang tid.
> I mellemtiden oplever min overbo præcis det samme som jeg; at hendes el-cykel (model som min, bare i rød) – bliver fisket op ad hendes bagagerum. Forskellen er, at tyvene her havde kunne dirke låsen op og ikke havde behov for at smadre ruder m.v. som i mit tilfælde.
> Hendes sag overstås på 3-5 dage og hun får fulde beløb dækket af Alka (det ved jeg ikke på det tidspunkt, da jeg sådan set ikke har overvejet at Alka afviser et indbrud og tyveri på denne måde, og ikke har talt med [overbo] om det, på daværende tidspunkt.).

Vi bor et meget udsat sted og der bliver 'holdt øje med os' på gaden og derfor talte vi sammen omkring forsikring m.v. i min lejlighed efter vore respektive cykler var blevet leveret fra [udlandet].

Hun og jeg ringer til Alka – hver for sig – for at SIKRE at denne type el-cykel nu er dækket eftersom det er en relativ ny form for cykel på det danske marked og derved vidste jeg godt, at der potentielt kunne være noget forsikringsmæssigt at tage stilling til.
Og derfor ringede jeg til Alka desangående og blev altså ikke informeret om at den skulle registreres på den ene eller anden måde.
Jeg forstår hvorfor den skal det i dag, men hvorfor ikke oplyse sine kunder om dette når de aktivt ringer og spørger til netop dækning. For så jeg kunne jeg jo forsikre på rette vis.
Det er ikke bare uheldig kundeservice. Det er efter min mening også mangelfuldt beskrevet i Alka betingelser og vilkår/police.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?
Jeg ønsker at Alka udbetaler mit fulde krav og evt. overvejer hvordan de bør rådgive denne type kunder fremover – evt. at opdatere Alkas policebreve og betingelser så andre kunder undgår samme situation.
Jeg har vedhæftet nedenfor min klage til Alka, samt Alkas svar til ut i dag."

Selskabet har i brev af 1/3 2017 til nævnet bl.a. anført:

"Sagen drejer sig om klagers Mate bike S, som blev stjålet ved et indbrud i klagers bil, er omfattet af den tegnede indboforsikring.
…
Klager anmeldte telefonisk den 7. august 2018, at der havde været indbrud i hans bil. En af Alka Forsikrings medarbejdere kontaktede herefter klager telefonisk for at få en udførlig anmeldelse/beskrivelse af hændelsen og kravet.

Klager forklarede, at han havde parkeret sin bil på … den 6. august 2018 kl. 16.30 og da han kom ned til bilen den næste morgen, havde der været indbrud i bilen og hans Mate bike S var blevet stjålet.

Medarbejderen kunne efterfølgende konstatere, at den pågældende Mate bike S ikke var lovlig at benytte på offentlig vej i Europa og at der ikke var tale om en elcykel.

Medarbejderen forsøgte adskillige gange at komme i kontakt med klager og indtalte endelig en besked på klagers telefonsvarer og bad klager kontakte sig.

Den 8. oktober 2018 lykkedes det selskabets medarbejder at komme i kontakt med klager. Medarbejderen oplyste, at den stjålne Mate bike S desværre ikke kunne erstattes på forsikringen. Årsagen til dette var, at der i henhold til lovgivningen ikke var tale om en elcykel, men at Mate biken blev karakteriseret som en knallert og indboforsikringen ikke dækker motordrevne køretøjer.

Alka Forsikring modtog den 28. december 2018 klage over afgørelsen (dateret den 9. oktober 2018) og sagen blev overgivet til en klageansvarlig til fornyet gennemgang.

Den klageansvarlige forklarede i sit brev af 17. januar 2019 baggrunden for den trufne afgørelse og gjorde herunder rede for, at problemet i sagen var, at klagers Mate bike S ikke var en elcykel i henhold til definitionerne i cykelbekendtgørelsen, men derimod en knallert, da den var forsynet med en motor, der havde en markant højere effekt og således kunne opnå en lagt højre fart end tilladt for godkendte elcykler.

Sagen er nu indbragt for Ankenævnet for Forsikring.

Klager tegnede familieforsikring i Alka Forsikring den 8. september 2017 med forsikringsbetingelserne FI-01 (forsikringen er overtaget af andet selskab den 1. marts 2019).

Cykler og elcykler er med henvisning til forsikringsbetingelsernes afsnit 5.1.4. omfattet af forsikringens dækning.

Problemstillingen i nærværende sag er imidlertid, at klagers Mate bike S ifølge gældende lovgivning ikke hører ind under kategorien elcykel.

En Mate bike S er udstyret med en motor der yder 350 W og kan opnå en fart på 32 km/t. (klager angav at have kørt 40 km/t.)

Ifølge lovgivningen er der således tale om en knallert, da en elcykel i henhold til cykelbekendtgørelsen højst må have en effekt på 250 W og maksimalt assistere op til 25 km/t. Klagers Mate bike S er ifølge færdselslovens § 2 nr. 7, at betragte som en stor knallert, idet den kan køre over 30km/t.

Objektivt er der således tale om en genstand, der ikke er omfattet af den tegnede familieforsikring, men derimod om et motordrevet køretøj i henhold til forsikringsbetingelsernes afsnit 5.2.1. som fastslår, at indboforsikringen ikke dækker: 'Registrerede eller uindregistrerede motordrevne køretøjer samt dele og tilbehør hertil. Med motordrevne køretøjer mener vi køretøjer, som drives af en motor, f.eks. biler, knallerter, motorcykler, motocrossmaskiner og traktorer.

Der er tale om et forholdsvis nyt produkt på markedet, som der har været en hel del opmærksomhed om, herunder også om lovligheden af at benytte cyklen på færdselslovens område.

Klager forklarer også i sit brev (side 2 nederst), at han har brugt tid på internettet, fordi han tænkte, at der kunne være begrænsninger i forhold til at forsikre cyklen på korrekt vis. Klager har med andre ord været klar over, at der kunne være begrænsninger i dækningen.

Ifølge klager har han haft kontakt med selskabet og spurgt om, der var noget, han skulle være opmærksom på ved forsikring af en elcykel.

Der foreligger ingen logs af henvendelserne, og klagers spørgsmål har åbenbart ikke givet medarbejderen anledning til at spørge nærmere ind til, om der nu også var tale om en lovlig elcykel.

Klager oplyser, at han ikke fik at vide, at det var afhængig af motorstørrelsen, men såfremt klager havde oplyst motorstørrelsen (og eventuelt den indlysende oplysning, at cyklen ikke var lovlig af benytte på offentlig vej) ville klager formentlig være blevet oplyst om, at cyklen ikke var dækket på indboforsikringen.

Hvis man som forsikringstager spørger om særlige betingelser for elcykler tages der udgangspunkt i lovlige elcykler og ikke en specifik model (dengang angiveligt den eneste på markedet), som netop ikke opfylder kriterierne for at kunne betegnes som en elcykel.

Mate bike solgte på tidspunktet for klagers køb 3 modeller, hvoraf 2 – Mate City og Mate City+ rent faktisk opfylder kriterierne for at betegnes som elcykler, idet de er forsynet med en motor som yder 250 W og maksimalt kan assistere op til 25 km/t. og er lovlige at benytte på offentlig vej i Europa. Hvorimod klagers Mate bike S yder 350 W og kan assistere op til 32 km/t.

Af Mates hjemmeside, hvor man køber cyklen, fremgår specifikationerne for modellerne tydeligt, ligesom det også tydeligt fremgår, at Mate bike S ikke er lovlig at benytte på offentlig vej i Europa.

At sælger af Mate biken benævner den en elcykel fritager efter selskabets opfattelse ikke klager for at undersøge, hvad det er han køber.

Som køber af et motoriseret køretøj påhviler det klager at sætte sig ind i den gældende lovgivning, og det faktum, at det på hjemmesiden er nævnt, at Mate bike S ikke lovligt kan benyttes på offentlig vej i Europa, burde have skærpet klagers opmærksomhed. Ukendskab til eksisterende lovgivning er normalt ikke disculperende.

Klager henviser til reglerne i ansvarsforsikringsbetingelserne for dækning af skader forvoldt med motoriserede køretøjer/haveredskaber/ m.m. At klager har været opmærksom på reglerne om motorstørrelse i ansvarsforsikringen indikerer for selskabet en vis viden/ mistanke om, at motor/effekt var afgørende for dækningen på indboforsikringen.

Den 1. juli 2018 trådte en forsøgsordning i kraft for såkaldte speed pedelecs – eldrevne transportmidler/cykler med en større motorkraft end 250 W og højre maksimumfart end 25km/t. Ifølge beskrivelsen skal man dog fortsat tegne separat ansvarsforsikring (og kaskoforsikring) for disse, da indboforsikringen dels ikke dækker det ansvar man kan ifalde ved at gøre skade under benyttelsen eller tyveri af eller skade på transportmidlet.

Forsikringsbetingelserne er udfærdiget længe før Mate fik sin idé (og før ovennævnte forsøgsordning) og forsikringsselskaberne kan ikke i detaljer tage højde for den mulige fremtidige udvikling, hvorfor en specifikation af, hvad der er en elcykel og hvad der er et motorkøretøj i sagens natur må følge lovgivningen på området.

At Alka Forsikring ved en fejl har erstattet en Mate bike (ifølge klager samme type som hans) kan ikke medføre, at selskabet er forpligtet til at fremture i fejlen.

Vi må således fastholde, at vi ikke kan erstatte klagers Mate bike S på indboforsikringen, da der er tale om en genstand, som ikke er omfattet af forsikringens dækning."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af cykelbekendtgørelsens § 13 fremgår:

"§13: En cykel kan være forsynet med en el-hjælpemotor og må ikke være forsynet med andre motorer.
Stk. 2. En el-hjælpemotor må kun afgive effekt, når cyklens pedaler eller lignende samtidig betjenes.
Stk. 3. En el-hjælpemotor må højst have en effekt på 250 W.
Stk. 4. En el-hjælpemotor må kun afgive effekt ved hastigheder på 25 km/t eller derunder."

Af færdselslovens § 2 fremgår bl.a.:

"7. *Knallert:*
to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm3 eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.
…
14. *Motordrevet køretøj:*
køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. For kørestol, som er konstrueret til en hastighed af højst 15 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed, gælder bestemmelserne om cykel, hvor intet andet er bestemt. Motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert."

Af cykelbekendtgørelsens § 27 fremgår:

"**§ 27.** En cykel kan være forsynet med en el-hjælpemotor og må ikke være forsynet med andre motorer.
Stk. 2. En el-hjælpemotor må højst have en effekt på 250 W.
Stk. 3. En el-hjælpemotor må kun afgive effekt ved hastigheder på 25 km/t eller derunder.
Stk. 4. En el-hjælpemotor må kun afgive effekt, når cyklens pedaler eller lignende samtidigt betjenes.
Stk. 5. En el-cykel kan dog være indrettet med en elektrisk gå-funktion, således at cyklens elhjælpemotor kan afgive effekt ved hastigheder på 6 km/t eller derunder, selvom pedaler eller lignede ikke samtidigt betjenes, når en elektrisk kontakt, f.eks. trykknap eller drejehåndtag monteret på styret, påvirkes manuelt af føreren. El-hjælpemotorens effektafgivelse skal automatisk ophøre, når påvirkningen af den elektriske kontakt på styret ophører."

Af resume af bekendtgørelsen om forsøgsordningen for speed pedelec fremgår bl.a.

"STATUS PÅ SPEED PEDELEC BEKENDTGØPELSE. PR 29/6/2018
Færdselsstyrelsen har offentliggjort den endelige bekendtgørelse for Speed Pedelec forsøgsordningen. Den *nye bekendtgørelse* træder i kraft d. 1/7 2018, dog har transportudvalget d. 29/6 ændret lidt i bekendtgørelsen – der kræves nu kørekort

Hvis vi lige opsummere hvad der gælder omkring Speed Pedelec FRA d. 1,7 2018 når forsøgsordningen træder i kraft

- Indregistrering: Nej
- Kørsel på cykel sti: Ja - EFTER FORHOLDENE
- Kørekort: Nej – dog skal 15-18 årige have et knallert kørekort

- Hjelm: Godkendt cykelhjelm – vi anbefaler en NTA8776 godkendt speed pedelec hjelm
- Førerens alder: 15 år
- Anhænger: Må IKKE tilkobles
- Barnesæde: NEJ
- Forsikring: iht. Færdselslovens §16 – der er forsikringspligt i form af en ansvarsforsikring. Husk at være opmærksom på at nogle forsikringsselskaber ikke omfatter Speed Pedelecs i den traditionelle indbo elcykel forsikring, så del kan være nødvendig med en Kasko forsikring.
- Øvrig lovgivning: Sidestilles løvrigt med de af færdselslovens regler, der finder anvendelse for 45 knallert
- Ikrafttrædelsesdato: 01/07/2018
- Evalueringsdato: 01/05/2019"

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**5. Hvilke ting er omfattet af indboforsikringen?**

5.1 Forsikringen omfatter:

…

5.1.4 Cykler og el-cykler inkl. fastmonteret tilbehør
Cykler med en hjuldiameter på under 12 tommer bliver ikke betragtet som cykler men som almindeligt privat indbo.

Dækningen er begrænset til højst 12.500 kr. pr. cykel. Det fremgår af policen, hvis dækningen er udvidet.

…

5.2 Forsikringen omfatter ikke:

5.2.1 Registrerede eller uindregistrerede motordrevne køretøjer samt dele og tilbehør hertil. Med motordrevne køretøjer mener vi køretøjer, som drives af en motor, f.eks. biler, knallerter, motorcykler, motorcross-maskiner og traktorer."

Nævnet udtaler:

Klageren er utilfreds med, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for en Mate bike S, der blev stjålet ved et indbrud i hans bil. Han har anført, at han i forbindelse med købet kontaktede selskabet og fik oplyst, at der ikke var nogle begrænsninger angående dækningen af elcyklen. Han har endvidere anført, at hans overbo også har fået stjålet en elcykel (samme model som klagerens), og at selskabet har dækket dette. Det er klagerens opfattelse, at forholdet er mangelfuldt beskrevet i forsikringsbetingelserne og policen.

Selskabet har afvist at yde dækning, da der er tale om en genstand, der ikke er omfattet af forsikringens dækning. Selskabet har blandt andet anført, at "klagers Mate bike S ifølge gældende

lovgivning ikke hører ind under kategorien elcykel. En Mate bike S er udstyret med en motor der yder 350 W og kan opnå en fart på 32 km/t. (klager angav at have kørt 40 km/t.) Ifølge lovgivningen er der således tale om en knallert, da en elcykel i henhold til cykelbekendtgørelsen højst må have en effekt på 250 W og maksimalt assistere op til 25 km/t. Klagers Mate bike S er ifølge færdselslovens § 2 nr. 7, at betragte som en stor knallert, idet den kan køre over 30 km/t. Objektivt er der således tale om en genstand, der ikke er omfattet af den tegnede familieforsikring, men derimod om et motordrevet køretøj i henhold til forsikringsbetingelsernes afsnit 5.2.1".

Det fremgår af cykelbekendtgørelsens § 27, stk. 1, at "en cykel kan være forsynet med en el-hjælpemotor og må ikke være forsynet med andre motorer". Af bestemmelsens stk. 2 og 3 fremgår det, at "en el-hjælpemotor må højst have en effekt på 250 W", og at "en el-hjælpemotor må kun afgive effekt ved hastigheder på 25 km/t eller derunder".

Af færdselslovens § 2, nr. 7 fremgår det, at der ved "knallert" forstås "to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm3 eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen".

Efter en gennemgang af sagen kan nævnet ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for den stjålne Mate bike S under henvisning til, at der er tale om et motordrevet køretøj, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 5.2.1.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at en Mate bike S er forsynet med en motor, der kan yde 350 W og kan køre 32 km/t, og at en elcykel efter cykelbekendtgørelsens § 27, stk. 1, højst må have en el-hjælpemotor med en effekt på 250 W, og at den kun må afgive effekt ved hastigheder på 25 km/t eller derunder.

Nævnet har også lagt vægt på, at der efter færdselslovens § 2, nr. 7, er tale om en stor knallert,

da den kan køre over 30 km/t.

Nævnets flertal udtaler herefter:

Flertallet finder, at det kunne fremgå klarere af forsikringsbetingelserne, hvad der forstås ved en elcykel og et motordrevet køretøj. Flertallet finder dog, at bestemmelsen i punkt 5.1.4, og 5.2.1 må forstås således, at klagerens Mate bike S ikke er omfattet af definitionen på en elcykel, men at der derimod er tale om et motordrevet køretøj.

Flertallet finder, at selskabet ikke har haft en særskilt pligt til – da klageren ringede ind og spurgte til dækning af elcykel over indboforsikringen – at gøre ham opmærksom på, at en elcykels hjælpemotor efter cykelbekendtgørelsens § 27 højst må have en effekt på 250 W og kun må afgive effekt ved hastigheder på 25 km/t eller derunder.

Der er i den forbindelse lagt vægt på, at det ved opslag på producentens hjemmeside for så vidt angår Mate Bike S fremgår, at "Legal in EU – No w/o licencen", hvorfor det lægges til grund, at klageren relativt let selv ville kunne konstatere, at Mate Bike S ikke kan betragtes som en traditionel elcykel.

Nævnets mindretal udtaler:

Forsikringsbetingelsernes punkt 5.1.4 angiver, at selskabet dækker elcykler inkl. fastmonteret tilbehør, hvorimod forsikringsbetingelsernes punkt 5.2.1 angiver, at forsikringen ikke dækker motordrevne køretøjer, hvormed menes "køretøjer, som drives af en motor, f.eks. biler, knallerter, motorcykler, motorcross-maskiner og traktorer".

Klageren har oplyst, at han ringede til selskabet for at forhøre sig angående dækning af elcykel, og at selskabet forklarede, "at der ikke var nogle begrænsninger ang. dækning af min el-cykel".

Selskabet har ikke bestridt, at selskabet under telefonsamtalen undlod at oplyse om cykelbekendtgørelsens § 27, hvoraf det følger, at en elcykels hjælpemotor højst må have en effekt på 250 W og kun må afgive effekt ved hastigheder på 25 km/t eller derunder.

9. 93334

Da forsikringsbetingelserne ikke indeholder oplysninger - som gør det muligt for klageren at fremfinde oplysning om forskellen på en elcykel og andet eldrevet køretøj, og da klageren kontaktede selskabet for at få oplyst dækningen af elcykler, finder mindretallet, at selskabet telefonisk skulle have gjort klageren opmærksom på, at en elcykel er defineret i lovgivningen, og at der gælder visse effektbegrænsninger på elmotoren for, at køretøjet falder ind under begrebet elcykel, således at klageren var klar over, at der kunne være grund til, at han skulle undersøge nærmere, hvilken motoreffekt Mate Bike S var udstyret med.

Da selskabet ikke har givet klageren oplysning herom, finder mindretallet, at selskabet i den konkrete situation ikke kan afvise at yde dækning efter forsikringsbetingelsernes punkt 5.2.1. Selskabet skal derfor efter mindretallets opfattelse genoptage sagsbehandlingen og skal på erstatningsretligt grundlag yde dækning, som om klagerens Mate Bike S var omfattet af forsikringsbetingelsernes punkt 5.1.4.

Der træffes afgørelse efter stemmeflertallet.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

_____

Klageren får ikke medhold.

Svend Bjerg Hansen
Udskriftens rigtighed bekræftes

Carsten Sennels