

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 22. januar 2020 blev i sag nr. 94000:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Lokal Forsikring G/S
Holsted Park 15
4700 Næstved

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har en autoforsikring. I klageskema af 31/7 2019 til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Forsikringsselskabet har afvist at dække skade, idet forsikringsselskabet er af den opfattelse, at der er tale om almindelig slid. Der er tale om 2 større huller i en keramisk skivebremse (venstre forhjul). Klager er af den opfattelse, at skaden er kommet ved en pludselig udefrakommende påvirkning af skivebremsen, f.eks. en sten eller lignende, som er dækningsberettiget under kaskoforsikringen (policebetingelser 4101.01.2004 punkt 18). Forsikringsselskabet afslog oprindeligt med henvisning til, at skivebremsen ser slidt ud (på grund af krakelering), og har på trods af klagers oplysning om, at skivebremser af denne art skal være krakelerede, ikke fundet anledning til at ændre sit afslag. Der vedhæftes korrespondance.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Selskabet skal forpligtes til at anerkende dækning for skaden på bilens kaskoforsikring, herunder betale vedhæftede faktura med fradrag af evt. selvrisko."

Selskabet har i brev af 30/8 2019 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Vi vender nu tilbage i denne sag, hvor vi for kort tid siden bad om fristudsættelse pga. undersøgelse af den skadede bremseskive hos Teknologisk institut.

Rapporten af denne undersøgelse er nu kommet og vi vedhæfter den i dens fulde ordlyd.

Ankenævnet for Forsikring

2.

94000

Teknologisk Institut anfører, at der tidligere er set eksempler på dén type afskalning, som ses på denne bremseskive. Videre er det Teknologisk Instituts vurdering, at skaden på bremseskiven ikke er opstået grundet udefra kommende slag eller stød

Teknologisk Institut konkluderer således, at afskalningen ikke skyldes udefrakommende påvirkning (slag eller stød), men at afskalningen derimod skyldes materialebrud/fejl, der alene er opstået i materialet.

Den tegnede kaskoforsikring dækker ikke fabrikations- og konstruktionsfejl, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 18.2.1.

Vi fastholder derfor vores afgørelse i sagen.

Vi kan oplyse at bremseskiven er i vores varetægt og at denne naturligvis kan udleveres/sendes til [klageren], i tilfælde af at denne vil forsøge at rette kravet mod leverandøren af bremseskiven."

Klagerens advokat har i brev af 5/11 2019 til nævnet bl.a. anført:

"BMW ..., der har undersøgt bremseskiven i forbindelse med skadens konstatering, har oplyst følgende om skaden på bremseskiven: 'Umiddelbart er det ikke noget som vores tekniske support, har set før og har derfor ikke et godt bud på hvad det kan skyldes.'

Det kan undre, at Teknologisk Institut har afgivet en erklæring, hvoraf det fremgår, at Teknologisk Institut har set denne type skader før, og henfører dette til overophedning, når BMW tekniske support ikke kan konkludere det samme.

Det bemærkes, at Teknologisk Instituts erklæringen er indhentet af forsikringsselskabet uden forudgående aftale med forsikringstager. Erklæringen kan derfor ikke vægtes bevismæssigt af betydning, og i hvert fald ikke højere end BMW's udtalelse, der vedlægges som bilag til nærværende.

Jeg vedlægger endvidere BMW's reparationsvejledning på keramiske disks. Som det fremgår deraf vil slid kunne ses på slidindikatorerne på den keramiske disk. Det bemærkes, at den i nærværende sag omhandlede bremseskive, ikke ses at have nedslidte slidindikatorer (se billede på side 3 på udtalelse fra Teknologisk Institut). Det må formodes, at hård kørsel som omtalt af Teknologisk Institut, ville give sig udslag i synlige tegn på slidindikatorerne. Henset til at slidindikatoren er intakt må årsagen til skaden derfor være en anden end hård kørsel.

Klager fastholder, at det er mest sandsynligt, at der er tale om en udefrakommende begivenhed (en sten, stenslag eller lignende), der er årsag til skaden, og dermed dækningsberettiget.

Klager skal i den forbindelse fremhæve, at det kun er bremseskiven på det ene hjul, der er påført skaden. De øvrige 3 bremseskiver på bilen udviser ingen tegn på skader. Hvis overophedning, som følge af hård (bane eller track day) kørsel, var årsag til skaden på bremseskiven, må det antages, at der også var synlige tegn herpå på de øvrige bremseskiver, hvilket ikke er tilfældet."

Selskabets advokat har i brev af 18/11 2019 til nævnet bl.a. anført:

"Af selskabets e-mail af 26. juli 2019 til klager kan udledes, at selskabets taksator har sendt billeder af bremseskiven til en BMW-forhandler, der – ligesom taksator – ikke har kunne se, at der var skader på skiven eller fælgen, der indikerede en udefrakommende påvirkning fra en sten, idet klagers eget værksted ligeledes har bekræftet, at der ikke er sket skade på fælgen.

Af havarianalysen kan udledes, at Teknologisk Institut efter en konkret undersøgelse af bremseskiven konkluderer, at skaden på bremseskiven ikke er opstået grundet udefrakommende slag eller stød, men at skaden – både afskalning og revne ved navflange – vurderes at være opstået grundet termisk overbelastning.

Ifølge Teknologisk Institut er der således risiko for netop denne type af skade/afskalning på keramiske bremseskiver, såfremt skiverne ikke er opvarmet inden hård kørsel, ligesom det er vigtigt med korrekt nedkøling. Teknologisk Institut har endvidere ikke konstateret påvirkninger af bremseskiven eller fælgen, som kan henhøres til udefrakommende slag eller stød.

Da skaden således forekommer at være forårsaget af manglende iagttagelse af forholdsreglerne vedrørende opvarmning af bremserne forud for kørsel og ikke løbende slid, er det af klager anført om slidindikatorerne ikke relevant. Det bestrides i den forbindelse ikke, at det er normalt, at der er mikrorevner på denne type bremseskive.

For så vidt angår den kortfattede e-mail af 24. september 2019 fra BMW ..., bemærker selskabet, at mailen ikke indeholder en vurdering af, at skaden på bremseskiven skyldes en udefrakommende påvirkning. Tværtimod konkluderes det, at BMW ikke har et godt bud på, hvad skaden kan skyldes. Det er endvidere Lokal Forsikrings opfattelse, at mailen fra BMW ikke kan tillægges nævneværdig bevismæssig betydning, herunder i særdeleshed ikke sammenlignet med havarirapporten fra Teknologisk Institut.

Ud over, at der ikke er fysiske tegn på en udefrakommende påvirkning af bremseskiven, er der heller ingen sagkyndige vurderinger, der sandsynliggør, at skaden er forårsaget af en udefrakommende påvirkning. Tværtimod foreligger der en vurdering fra Teknologisk Institut, der afviser, at skaden skyldes af udefrakommende slag eller stød, idet Teknologisk Institut i stedet har vurderet, at skaden skyldes termisk overbelastning af bremseskiven, hvilket er et forhold, der kan henføres til anvendelsen af bilen."

Nævnet har modtaget bilag fra sagen. Nævnet har bl.a. modtaget BMW's reparationsvejledning og faktura af 31/7 2019 på 40.591,96 kr. fra autoriseret BMW-værksted. Nævnet har også modtaget fotos af bremseskiven.

Af Teknologisk Instituts rapport af 26/8 2019 til selskabet fremgår bl.a.:

"Undersøgelsens omfang

Rekvirenten har bedt Teknologisk Institut vurdere årsagen til afskalningen på den indleverede bremseskive. Bremseskiven er af typen Carbon keramisk bremseskive.

Hændelsesforløb

Der kan konstateres afskalning (flager falder af) på ydersiden af bremseskiven. Det ønskes oplyst om afskalningen skyldes udefrakommende påvirkning (slag eller stød) – eller om afskalningen skyldes materialebrud/fejl der alene er opstået i materialet.

Årsag til havari/teknisk undersøgelse

Bremseskiven er undersøgt visuelt samt under mikroskop, og observationerne er oplistet herunder:

- Bremseskivens anlægsflader mod bremseklodserne har mikrorevner. Dette vurderes helt normalt for denne type bremseskive.
- Visuelt ser det ud til at der er 2 afskalninger lige ved siden af hinanden på skivens yderside. Undersøgelsen påviser imidlertid, at det er én stor afskalning, som blot ikke er faldet helt af endnu. Der kan ikke konstateres påvirkninger udefra som kan henføres til slag eller stød, i området på og omkring afskalningen. Under mikroskopet ser det derimod ud til, at Carbon lagene er separeret fra hinanden indefra.
- Der kan konstateres en revne på skivens bagside ved det påspændte nav. Denne revne er præcis på linje med afskalningen på skivens forside.

Dén type afskalning som ses på denne bremseskive, er der set tidligere eksempler på.

Under almindelig daglig kørsel på offentlig vej, er der ingen forholdsregler med denne type bremseskiver. Men – det er vigtigt at Carbon keramiske skiver opvarmes inden hård kørsel, det kunne f.eks. være til banekørsel, trackday og lign. Hvis bremseskiven ikke er gennemvarm, er der risiko for denne type skader/afskalninger. Det er ligeledes vigtig med korrekt nedkøling efter hård kørsel.

...

Konklusion

Det er Teknologisk Instituts vurdering, at skaden på bremseskiven ikke er opstået grundet udefra kommende slag eller stød. Skaden – både afskalning og revne ved navflange – har samme indikationer som erfaringsmæssigt ses på overophedede bremseskiver af denne type. Denne type skade vurderes opstået grundet termisk overbelastning.

...

Ankenævnet for Forsikring

5.

94000



Nærbillede af skaden.

- 1) Bemærk farveforskellen på overflade ift den øvrige del af skiven. Dette område sidder løst, men er ikke faldet af endnu.
- 2) Bemærk de mørke aftegninger helt ude ved kanten. Dette er støv, og derfor har skaden taget sin begyndelse for noget tid siden.
- 3) Til sammenligning er området mere lyst her hvilket indikerer at afskalningen er relativ ny.

„

Af BMW-værkstedets mail af 24/9 2019 til klageren fremgår bl.a.:

"Emne: SV: M4 Bremseskive

...

Umiddelbart er det ikke noget som vores tekniske support, har set før og har derfor ikke et godt bud på hvad det kan skyldes."

Af forsikringsbetingelserne 4101.01.2004 fremgår bl.a.:

"7 MOTORLØB M.M.

7.1 Motorløb

Forsikringen dækker ikke skader som sker under motorløb eller kørsel på bane – eller andre områder – der er afspærret til formålet, se dog nedenfor.

7.2 Orienteringsløb m.m.

Forsikringen dækker skader, som sker under orienterings-, præcisions- og økonomiløb,

- når det foregår her i landet,
- når der ikke er tale om terrænkørsel,
- når Justitsministeriet har givet tilladelse til løbet (hvis det kræves),
- når regler, der gælder for den slags løb er overholdt og
- når kørslen ikke sker som led i et internationalt løb (f.eks. rally).

7.3 Øvelseskørsel

Forsikringen dækker skader som sker ved øvelseskørsel (gladførekørsel, manøvrerkørsel, skolekørsel og lignende).

7.3.1 Det er dog en betingelse, at øvelseskørslen foregår under instruktion af en motororganisation, kørelærer eller tilsvarende sagkyndig og på afspærret område.

...

8. Naturkatastrofer, krig og atomskader

...

12. Selvrisiko

...

18. Kaskoforsikring

Kaskoforsikringen dækker – med de begrænsninger/undtagelser, som er nævnt i pkt. 8, 12 og 18.2 – enhver skade på køretøjet samt tab af dette ved tyveri og røveri.

18.1 Hvad omfatter kaskoforsikringen?

Forsikringen omfatter køretøjet samt almindeligt og særligt udstyr efter følgende regler:

18.1.1 Almindeligt udstyr

Forsikringen omfatter fastmonteret og afmonteret almindeligt udstyr, hvorved forstås det udstyr køretøjet er monteret med fra fabrikkens side. Endvidere omfatter forsikringen autoværktøj i almindeligt omfang, hvis dette udelukkende bruges i forbindelse med den forsikrede bil.

...

18.2 Hvad dækker forsikringen ikke?

18.2.1 Fabrikations- og konstruktionsfejl

...

18.2.7 Slitage, vejr og vind

Skade på køretøjet, der opstår som følge af slitage og vejrligets påvirkning, f.eks. rusttæring, ridser eller stenslag i lak samt ridser i ruder."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 1/7 2019, at der var hul i den keramiske bremseskive ved venstre forhjul på hans bil af mærket BMW, idet han oplyste, at det lignede et stenslag. Selskabet afviste den 23/7 2019 at yde forsikringsdækning med henvisning til, at skaden ifølge taksatoren skyldtes slitage, og at bremseskiven var begyndt at krakelere. Efter at have forelagt sagen for en BMW-forhandler afviste selskabet den 26/7 2019 på ny at yde forsikringsdækning med henvisning til, at forhandleren ikke kunne se, at en sten skulle have forvoldt skaden, bl.a. da der ikke var skade på fælgen. Klageren indbragte dernæst den 31/7 2019 sagen for nævnet, hvorefter selskabet forelagde sagen for Teknologisk Institut, der i udtalelse af 26/8 2019 vurderede, at skaden skyldtes overophedning af bremseskiven.

Ankenævnet for Forsikring

7.

94000

Klageren ønsker, at selskabet skal anerkende at dække skaden og betale en faktura på 40.591,96 kr. fra autoriseret BMW-værksted.

Klageren har blandt andet anført, at skaden må være kommet ved en pludseligt udefrakommende påvirkning af bremseskiven, f.eks. en sten eller lignende. Klageren har også anført, at det fremgår af BMW's reparationsvejledning, at slid kan ses på slidindikatorerne på bremseskiven, at hård kørsel må formodes at kunne ses på slidindikatorerne, og at bremseskiven ikke på de fremsendte fotos ses at have nedslidte slidindikatorer. Klageren har anført, hvis overophedning som følge af hård kørsel er årsag til skaden, skulle de øvrige tre bremseskiver på bilen også være skadet, hvilket ikke er tilfældet.

Selskabet har fastholdt sin afvisning og har blandt andet anført, at Teknologisk Institut har konkluderet, at skaden på bremseskiven ikke er opstået på grund af udefrakommende slag eller stød, men at skaden vurderes at være opstået på grund af termisk overbelastning. Selskabet har også anført, at "da skaden ... forekommer at være forårsaget af manglende iagttagelse af forholdsreglerne vedrørende opvarmning af bremserne forud for kørsel og ikke løbende slid, er det af klager anførte om slidindikatorerne ikke relevant".

Af Teknologisk Instituts rapport af 26/8 2019 til selskabet fremgår det, at **"Hændelsesforløb** Der kan konstateres afskalning (flager falder af) på ydersiden af bremseskiven. Det ønskes oplyst om afskalningen skyldes udefrakommende påvirkning (slag eller stød) – eller om afskalningen skyldes materialebrud/fejl der alene er opstået i materialet. **Årsag til havari/teknisk undersøgelse** Bremseskiven er undersøgt visuelt samt under mikroskop, og observationerne er oplyst herunder ... Visuelt ser det ud til at der er 2 afskalninger lige ved siden af hinanden på skivens yderside. Undersøgelsen påviser imidlertid, at det er én stor afskalning, som blot ikke er faldet helt af endnu. Der kan ikke konstateres påvirkninger udefra som kan henføres til slag eller stød, i området på og omkring afskalningen. Under mikroskopet ser det derimod ud til, at Carbon lagene er separeret fra hinanden indefra ... Der kan konstateres en revne på skivens bagside ved det påspændte nav. Denne revne er præcis på linje med afskalningen på skivens forside.

Dén type afskalning som ses på denne bremseskive, er der set tidligere eksempler på. Under almindelig daglig kørsel på offentlig vej, er der ingen forholdsregler med denne type bremseski-ver. Men – det er vigtigt at Carbon keramiske skiver opvarmes inden hård kørsel, det kunne f.eks. være til banekørsel, trackday og lign. Hvis bremseskiven ikke er gennemvarm, er der risiko for denne type skader/afskalninger. Det er ligeledes vigtig med korrekt nedkøling efter hård kørsel ... **Konklusion** Det er Teknologisk Instituts vurdering, at skaden på bremseskiven ikke er opstået grundet udefra kommende slag eller stød. Skaden – både afskalning og revne ved nav-flange – har samme indikationer som erfaringsmæssigt ses på overophedede bremseskiver af denne type. Denne type skade vurderes opstået grundet termisk overbelastning".

Teknologisk Institut har endvidere anført om et foto af skaden på bremseskiven "Nærbillede af skaden. 1) Bemærk farveforskellen på overflade ift den øvrige del af skiven. Dette område sidder løst, men er ikke faldet af endnu. 2) Bemærk de mørke aftegninger helt ude ved kanten. Dette er støv, og derfor har skaden taget sin begyndelse for noget tid siden. 3) Til sammenligning er området mere lyst her hvilket indikerer at afskalningen er relativ ny".

Ifølge forsikringsbetingelsernes punkt 18 dækker kaskoforsikringen enhver skade på bilen. Undtaget fra dækning er blandt andet ifølge punkt 18.2.1 fabrikations- og konstruktionsfejl og ifølge punkt 18.2.7 skade, der opstår som følge af slitage.

På baggrund af udtalelsen fra Teknologisk Institut lægger nævnet til grund, at skaden på bremseskiven ikke skyldtes fabrikations- og konstruktionsfejl. Undtagelsesbestemmelsen i forsikringsbetingelsernes punkt 18.2.1 er derfor ikke relevant.

Nævnet bemærker, at det efter almindelige forsikringsretlige principper påhviler klageren at bevise, at der foreligger forhold, som udgør en dækningsberettigende skade, mens det påhviler selskabet at bevise, at dækningen bortfalder som følge af en undtagelsesbestemmelse i forsikringsbetingelserne.

Ankenævnet for Forsikring

9.

94000

Efter en gennemgang af sagen kan nævnet ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning af skaden. Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det er Teknologisk Instituts opfattelse, at skaden skyldtes overophedning.

Nævnet har også lagt vægt på, at undtagelsen om slitage efter sin ordlyd ikke skal begrænses til slitage som følge af almindelig brug og derfor også omfatter slitage ved overophedning. Nævnet bemærker, at ifølge Teknologisk Institut er skaden opstået indefra, hvorfor det af klageren anførte om slidindikatorer efter nævnets opfattelse ikke er relevant.

Nævnet har ikke kunnet lægge vægt på, at det kun er bremseskiven ved venstre forhjul, som har taget skade, da det må anses for muligt, at bremseskiverne ikke belastes i samme grad, herunder når biler anvendes i situationer, der kan medføre overophedning.

Det, som klageren i øvrigt har anført, kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Jens Kruse Mikkelsen

formand