

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 2. december 2020 blev i sag nr. 94691:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har autoforsikring. I klageskema af 14/1 2020 til nævnet har klagerens repræsentant bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Der er på intet tidspunkt fremført bevismateriale fra forsikringsselskabet og dets påstande omkring bilen. Der er ej heller løftet bevisbyrden for, at forsikringstager skulle have handlet med forsæt eller grov uagtsomhed eller prøvet at begå forsikringssvig. Der er derfor ikke belæg for at afvise skaden ud fra oplysningerne på sagen.

Vi må forholde os til fakta på sagen som er, at bilen aquaplaner og driver ud i skilt, sten, træer mv., som beskadiger bilen på front, bagende, undervogn, motor og dermed de elektriske del. Om der er tale om en forsikringsbegivenhed, som også er en dækningsberettiget skadebegivenhed, kan der næppe være tvivl omkring efter gennemgang af sagen. Forsikringsselskabets oplysninger er direkte forkerte og de oplysninger der foreligges sagen, omhandlende bilens motor, har ikke noget med skadeårsagen at gøre i øvrigt. Hvad angår motoren, så var bilen stadig aquaplanet grundet regnvejret og gledet af vejen, hvorfor det kan dokumenteres, at der er tale om en dækningsberettiget skadebegivenhed.

Vi kan på baggrund af grundig undersøgelse af området og forholdene i øvrigt, dokumentere vejens forløb ikke er som selskabet påpeger. Det er derfor med stor sikkerhed vi kan sige, at bilen netop fortsatte ligeud, som forsikringstager har oplyst, hvorefter bilen har ramt vejskilt mv. Der er derfor også dokumenteret via billedmateriale på sagen, at forholdet er sket som oplyst og at forsikringsselskabet har taget fejl og kommet med forkerte oplysninger på sagen til brug for afvisningen.

Sluttelig vil jeg gøre opmærksom på den bevisbyrde der tilfalder selskabet, hvis selskabet fortsat ønsker at fastholde afvisningen. Det er op til selskabet at løfte bevisbyrden og dokumentere, at motoren skulle have været defekt før ulykken og at denne var årsag til bilen aquaplaner. Herudover skal det oplyses, at det er op til selskabet at dokumentere og bevise, at buler og motor var beskadiget før ulykken. Jeg skal her henvise til kendelser AK 52802 og AK 93781.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Krav: 80.000 kr. + tillæg af FAL §24."

Selskabet har i brev af 6/2 2020 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Klager har anmeldt til os, at han aquaplaner i sin bil, hvorefter han mister herredømmet over bilen og påkører et vejskilt og ender i grøften.

Vi har afvist at dække skaderne på bilen, der efterfølgende er erklæret totalskadet, da vi ikke mener, at der foreligger en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Vi har ved denne afgørelse lagt vægt på flere omstændigheder i sagen, herunder, at flere af skaderne på bilens motor og chassis ikke er opstået ved, at klager påkører et skilt og ender i grøften, ligesom selve måden bilen er kørt af vejen ikke virker sandsynlig.

Her følger fakta om forsikringen

Klager har tegnet en bilforsikring på en [...] (bilag 1) i Topdanmark Forsikring.

Der er tegnet dækning for ansvar, kasko, førerulykke og udvidet glas.

Bilen havde en kilometerstand på skadetidspunktet på 399.807 km, hvilket ikke stemmer overens i forhold til, at klager har oplyst, at bilen havde kørt 465.000 kilometer den 9. februar 2018 (bilag 2).

De gældende vilkår er; vilkår for personbiler bil elite 6740-2 (bilag 3).

Den gældende selvrisiko for ansvar og kasko udgør 3.927 kr. og 1.571 kr. for skader på den udvidede glasdækning (indeksreguleret).

Sådan har sagsforløbet været

Klager anmelder den 16. juni 2019, at han dagen forinden havde mistet herredømmet over sin bil og påkørte et vejskilt og kørte videre ud i et buskads (bilag 4).

Vores autotaksator undersøger bilen på et værksted sammen med personalet, og de konstaterer, at bilen er svær at starte, og da det lykkedes, kommer der høje bankelyde fra motoren. De konstaterer, at der er en alvorlig skade ved motoren, da krumtappen/plejlstangen/lejer inde i selve motoren er defekt, hvorfor bilen skal have en ny motor. Der udtages prøver af olien.

På baggrund af autotaksatorens konstateringer sendes sagen videre til nærmere undersøgelse ved en skadeinspektør.

Skadeinspektøren undersøger tillige bilen og skadestedet nærmere og konstaterer, at der udover problemerne med motoren er atypiske buler i bilens chassis, ligesom vejforløbet ikke tilsiger, at bilen skulle ramme skiltet og buskadset, da skiltet står et stykke ud i vejsiden modsat der, hvor man normalt vil komme ud, hvis ens bil aquaplaner det pågældende sted.

Vores skadeafdeling sender den 28. august 2019 en afgørelse til klager, hvor vi afviser, at der er tale om en forsikringsbegivenhed på baggrund af konstateringerne (bilag 5).

Klagers rådgiver sender en klage på vegne af klager den 27. september 2019 (klagers bilag) til vores kundeklageansvarlige.

Vores kundeklageansvarlige besvarer klagen den 2. december 2019 efter at have undersøgt klagers rådgivers påstande nærmere (bilag 6). Skadeafdelingens afgørelse fastholdes.

Vi har ikke hørt yderligere, før klagers rådgiver har indbragt sagen til jer.

Her får I en nærmere begrundelse for vores afgørelse

Indledningsvist skal det nævnes, at der er enighed om, at den omhandlede bil har kørt ind i vejskiltet og videre ud i buskadset.

Der er dog ikke enighed om, at klager har sandsynliggjort, at det skyldes en forsikringsbegivenhed, herunder påhviler det klager at løfte bevisbyrden for, at der er tale om en dækket skadeårsag. Det følger af forsikringsaftalelovens § 22, stk. 1.

'Den sikrede skal, hvis han rejser krav mod selskabet, give dette alle ham tilgængelige oplysninger om forhold, som kan være af betydning for bedømmelsen af forsikringsbegivenheden, for fastsættelsen af det beløb, selskabet skal yde, eller for de dækningskrav, selskabet måtte have mod andre.'

Vi har ved vores afgørelse blandt andet lagt vægt på, at der var alvorlige skader ved motoren forud for påkørslen af vejskiltet og buskadset.

Motoren blev ved undersøgelsen af bilen forsøgt opstartet i sammenråd med mekanikeruddannet personale. Det lykkedes først efter flere forsøg. Motoren havde en høj bankelyd, og det var tydeligt, at der var noget galt med motoren.

Autotaksatoren og mekanikeren var af den klare opfattelse, at der var tale om en alvorlig defekt inde i selve motoren i form af en defekt plejlstangs- eller krumtapsleje, som ville påkræve en udskiftning af motoren.

Vi har spurgt klager, om han havde oplevet problemer med motoren, men klager oplyser, at han ikke var bekendt med, at der skulle være skader ved motoren forud for den anmeldte begivenhed.

Klagers rådgiver anfører, at skaderne på motoren kan skyldes den anmeldte begivenhed. Det kan dog ikke være tilfældet, da motorrummet og motorblokken er intakt, og der ses heller ingen skader på motorens udvendige dele. Der ses alene skader af perifer karakter på bilen. Vi henviser til de billeder klagers rådgiver har fremsendt samt de billeder, som vores skadeinspektør har taget (vedlægges som bilag 7).

Vi gør opmærksom på, at det i det hele taget er aldeles usandsynligt, at en påkørsel af et vejskilt skulle kunne udrette skade på en motors indvendige dele, da en motor er konstrueret til at modstå langt større belastninger.

Vi fik undersøgt motorolien ved [...], der er specialiseret i olieanalyse for at få vurderet motorens tilstand (bilag 8). Analysen viste, at motorolien havde et forhøjet jerntal på 158. Hvis der er et jerntal på over 100, indikerer det, at der sker et større slid indvendigt i motoren end normalt. Et højt jerntal indikerer, at der er en høj forekomst af slidmateriale fra lejer, stempelringe- og/eller cylinderforinger. Dette slid opstår typisk ved manglende vedligeholdelse af motoren, eller hvis der er sket kølervæskekontaminering af motorolien, som derved nedsætter motoroliens smøreevne.

Klagers rådgiver anfører, at det høje jerntal i olien skyldes motorens alder, og fordi bilen har kørt næsten 400.000 kilometer. Det er vi ikke enige i. Hvis man plejer bilen behørigt, sørger for løbende udskiftning af olie og ellers udfører den sædvanlige vedligeholdelse af motoren, så ville bilens motorolie umiddelbart ikke vise et forhøjet jerntal i den størrelsesorden.

Der blev som ovennævnt også fundet glykol i motorolien. Glykol i motorolien skyldes sædvanligvis en utæt toppakning. Klagers rådgiver anfører, at den utætte toppakning må skyldes den anmeldte begivenhed. Det finder vi ikke sandsynligt, da der ikke skete skade på bilens motor ved påkørslen. Det virker usandsynligt, at man allerede ville kunne se glykolet i motorolien, hvis det stammer fra den anmeldte begivenhed, da kontamineringen af olien sker hen over tid på grund af utætheden i toppakningen og trykforskellen mellem kølesystemet og oliekanalerne.

Vi har desuden ved vores afgørelse lagt vægt på, at der ses buler i bilen, som ikke kan skyldes den anmeldte begivenhed. Der kunne ses små buler i taget og ved højre bagdør, som efter vores mening ikke kan skyldes påkørslen af skiltet og buskadset. Vi henviser til billederne i bilag 7, hvor de små buler kan ses.

Bulerne ser ud til at være påført bilen forud for eller efter skaden. Det begrundes vi med, at skader der opstår på sider og/eller tag i forbindelse med kørselsskader som regel er langstrakte, da bilen har været i bevægelse fremad, som i dette tilfælde. De buler der i dette tilfælde ses på bilens tag og bagdør synes at være pådraget, mens bilen har stået stille, da de er meget 'præcise'. Det ligner heller ikke, at det er grene eller lignende, der har ramt bilen, da bulemønstret ikke ville se sådan ud. Derudover er der tale om noget forholdsvist blødt buskads.

De horisontale ridser på højre side af bilen er således normale, mens de små buler ikke er normalt forekommende ved en påkørsel af et buskads.

Vi har afslutningsvist også lagt vægt på, at klager har forklaret, at bilen aquaplaner på grund af regnvej, hvorefter klager mister styringen og ender ude i højre side af vejbanen og rammer et skilt mv.

Vi mener ikke, at det er det naturlige sted at ende, hvis bilen aquaplaner og derfor kører ligeud, mens vejen drejer let mod højre. Så ville bilen, hvis den fulgte en sædvanlige bane, ende i venstre side af vejen.

Fotos fra skadestedet (vedlægges som bilag 9) viser efter vores mening, at klagers bil er kørt direkte fra vejen og ud i rabatten.

Klagers rådgiver har lavet en skitse i brevet af 27. september 2019, som han mener bekræfter, at klagers bil vil ende i højre side. Vi mener ikke, at skitsen giver retvisende billede af skadestedet. For det første starter klagers rådgiver den røde pil i venstre side af vejbanen (set oppefra). Der har klagers bil forhåbentlig ikke befundet sig. Dertil skal vi bemærke, at det først er ud for vejskiltet mod [...], at vejen slår et meget let sving mod højre. Hvis klagers rådgiver havde rettet den røde pil, således den fulgte en bil, der kørte i højre side af vejbanen og fulgte vejens forløb, så ville man kunne se, at man ville ende i venstre side, hvis ens bil aquaplaner, så man styrer lige ud.

Derudover kan der på ingen af billederne i sagen ses, at der er vand på vejbanen i et omfang, der medfører, at en bil vil aquaplane.

Vi fastholder vores afgørelse

På den ovennævnte baggrund mener vi ikke, at klager har sandsynliggjort, at der er tale om en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Mange af skaderne på bilen stammer ikke fra den anmeldte begivenhed, ligesom omstændighederne på skadestedet ikke tilsiger, at man i det hele taget vil ramme vejskiltet og buskadset, hvis ens bil aquaplaner det pågældende sted."

Klagerens repræsentant har i brev af 17/2 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Skadeårsag

Selskabet oplyser til start på deres høringssvar følgende:

- 'Vi har afvist at dække skaderne på bilen, der efterfølgende er erklæret totalskadet, da vi ikke mener, at der foreligger en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Vi har ved denne afgørelse lagt vægt på flere omstændigheder i sagen, herunder, at flere af skaderne på bilens motor og chassis ikke er opstået ved, at klager påkører et skilt og ender i grøften, ligesom selve måden bilen er kørt af vejen ikke virker sandsynlig'.

Det kan altså fra start på sagen oplyses, at selskabet nægter at udbetale erstatning på nærværende sag, da der ikke skulle være sket en dækningsberettiget skadeårsag. Så beder jeg selskabet dokumentere, hvordan bilen er havnet i dette skovlignende område og forklare mig, hvad der så skulle være sket, hvis bilen ikke er skredet ud i forbindelse med aquaplaning.

Selskabet har til dato ikke løftet bevisbyrden for, at der ikke er sket en dækningsberettiget skadeårsag og har ej heller formået at løfte bevisbyrden for, at skaden ikke er sket som oplyst. Selskabet beskriver i deres indledning, at bilen rammer skilt og ender i grøft. Det er en vidst en meget sparret beskrivelse af hændelsen. Jeg skal bede selskabet forholde sig til fakta på sagen som er jer oplyst af flere omgange, uden I i øvrigt har valgt at tage dette med i jeres vurdering af sagen. Der er rettelig tale om en bil der aquaplaner og heraf glider ud af vejforløbet og videre ind en større sten på hjørnet af vejen, som bilen kører henover, hvorfor denne sagtens kan have slået op mod motor eller chassis og ødelagt dette. Herefter fortsætter bilen ind over skiltet, som tydeligvis også har været en tur ind under bilen i forbindelse med udskridning. Der er altså flere årsager til, at motor og chassis kan have taget skade af uheldet. Herefter kurer bilen rigtig nok ned i en grøft,

men i denne grøft er der nu engang træer og buske af større art, som derfor giver bilen voldsomme skader på tag, sider og front. Dette kan der næppe herske tvivl om.

Når man ser billederne igennem som er lagt på sagen, er der ingen tvivl om, at denne store sten er blevet påkørt af bilen og derfor blevet slynget væk fra sin oprindelige plads. Der hersker næppe tvivl om, at skiltet er ramt og bilen udover de knubs det giver at ramme med fuld fart ned i en grøft også bliver tildelt knubs i form af grene og træer i området, som bilen naturligvis glider direkte ind i. Selskabet har ikke på noget tidspunkt modbevist, at ovenstående ikke er korrekt eller dokumenteret andet.

Billederne dokumenterer det hele

Billederne i forbindelse med ulykken taler for, at forsikringstager taler sandt. Bemærk hvordan bundskjold er revet af i flere ryk i forbindelse med bilen er gledet ud mod rabat. Der har tydeligvis været nok modstand i både vejskilt og sten til, at bundskjold er så medtaget, at dette bliver revet af, hvorfor chassis og motor naturligvis også må have lidt overlast af denne hændelse, da der ikke har været beskyttelse for disse dele.

...

Der er altså ikke tvivl om, at bilen har torpederet et skilt, en sten og efterfølgende braget ned i en grøft, som alt andet lige ville give bilen nogle knubs i sig selv. Men her er der også grene fra diverse træer og buske, som har skrabt og bulet bilens tag, front og sider, hvorfor der ikke kan herske tvivl om bulerne.

Hvad angår træer og buske, så har de en væsentlig diameter på de grene der er afbilledet i vores dokumentation, hvorfor der ikke kan herske tvivl om, at disse kan medføre store skader på bilen og danne baggrund for buler i bilen.

KM-stand

Selskabet skriver i deres høringsvar følgende:

- 'Bilen havde en kilometerstand på skadetidspunktet på 399.807 km, hvilket ikke stemmer overens i forhold til, at klager har oplyst, at bilen havde kørt 465.000 kilometer den 9. februar 2018 (bilag 2)'.

Det kan næppe tilegne sagen megen værdi, at forsikringstager har skrevet forkert og skrevet 4 i stedet for 3. Kan have været forsikringstager mente 365.000 km. og ikke 465.000 km. giver ret god mening i forhold til hvor km-standen er ved ulykken, men det er aldrig faldet forsikringsselskabet ind at undersøge dette. Alt andet lige har km-standen intet med skaden at gøre. Den kommer i spil når vurdering af bilen skal laves, da bilen i så fald er en anelse mere værd, da den har kørt det mindre. Men det er ikke noget der ville have gjort, at selskabet ikke ville have indtegnet bilen. Risiko for at indtegne bilen med en mindre km-stand er den samme. Vi ser derfor ikke dette havende betydning for sagens udfald. Slet ikke taget i betragtning, at selskabets taksator og forsikringstager har snakket sammen i telefonen og opgjort skaden og der er oplyst, at de 80.000 kr. vil blive udbetalt. Dermed er alle forbehold fjernet og i taksator rapporten fremgår tydeligt, at aftalen er indgået. Derfor ser vi ingen grund til, at sagen bliver trukket ud i alle mulige andre hjørner. Det korte af det lange er, at erstatningen er oplyst og tilkendegivet overfor forsikringstager på både skrift og i telefon, hvorfor selskabet blot skal udbetale jf. reglerne med tillæg af FAL § 24 fra den dag aftalen blev indgået.

Motorfejl og bankelyde

Selskabet fremfører på ny i deres høringssvar, at de ikke mener bilen skulle kunne køre og motor var så medtaget, at denne var lige til at skrotte. Men det korte svar til dette er, at forsikringstager har haft bilen til syn, som tidligere dokumenteret. Her gik den fint igennem uden yderligere problemer eller fejl. Der var ej heller problemer med at køre bilen og der var ingen bankelyde forud for uheldet. Altså var der ikke tegn på, at motoren skulle stå for udskiftning eller at bilen havde problemer. Alligevel forholder selskabet sig alene til de ting de finder efter uheldet, hvor motoren alt andet lige har modtaget nogle bank ved at kurer ud i skilte, sten og træer. Selskabet har til dato ikke løftet bevisbyrden for, at motoren skulle være medtaget før uheldet og i en sådan grad, at motoren skulle lave bankelyde mv.

Vi har tidligere på sagen fremført, at de målinger som selskabet har fået lavet, ikke giver begrundet mistanke om, at motoren skulle være defekt eller have en defekt før uheldet. Ej heller har vi modtaget dokumentation på, at der rent faktisk skulle være udtaget disse prøver og at de skulle vise de tal, som forsikringsselskabet i øvrigt henviser til i flæng. Desuden ville det da være belejligt, om selskabet havde gjort sig den grundighed, at få en uvildig mekaniker til at gennemgå bilen og komme med en udtalelse omkring forholdene, men ej heller dette har de formået. Nej de kommer med påstande, som de hverken kan dokumentere eller få bakket op. Men forholde sig til fakta på sagen som er, at bilen ikke fejlede noget inden ulykken, det vil selskabet ikke.

Selskabet skriver følgende:

- 'Vores autotaksator undersøger bilen på et værksted sammen med personalet, og de konstaterer, at bilen er svær at starte, og da det lykkedes, kommer der høje bankelyde fra motoren. De konstaterer, at der er en alvorlig skade ved motoren, da krumtap-pen/plejstangen/lejer inde i selve motoren er defekt, hvorfor bilen skal have en ny motor'.

Intet af ovenstående er dokumenteret, men alene ord fra selskabets taksator.

Det kan næppe komme som en overraskelse, at en bil er svær at starte efter et uheld. Det kan da vel ikke være første gang taksator undersøger en bil. De forhold som taksator skulle have undersøgt, ville være belejligt at få andre uvildige mekanikere til at undersøge og komme med deres bud på, hvad dette kunne skyldes. Kunne det være en anden mekaniker ville komme frem til konklusion om, at dette kunne være sket i forbindelse med ulykken? Kunne det tænkes, at den g-kraft bilen er slynget ud med og ramt skilt, sten, grøft og træer med, har gjort så markant skade på bilens motor ved den pludselige standsning, at bilens motor netop har pådraget sig disse skader og deraf bankelyde? Stemplerne og indsugning mv. er jo stoppet meget pludseligt og brat, hvorfor det ikke kan være en stop overraskelse, at motor vil kunne tage skade. Så længe selskabet blot forholder sig til egen taksators ors, uden i øvrigt at kunne dokumentere noget af det og ej heller formår at løfte bevisbyrden for, at disse forhold skulle have været til stede inden ulykken, så må vi henvise til, at selskabet uberettiget tilbageholder erstatning, som allerede er aftalt med forsikringstager.

Aquaplaning

Jeg skal på ny bede Ankenævnet bemærke selskabets lemfældige gennemgang af beviserne og den fuldstændig manglende forståelse af fakta på sagen. Der er fremført billeder, hvor det tydeligt ses, at der ligger en større sten ved netop det vejskilt, som bliver påkørt. Denne sten er ikke til at se på forsikringstager billeder efter skaden, da denne er trukket med ind under bilen og dermed forvoldt større skader på chassis og undervogn, som dokumenteret tidligere i dette skriv.

Alligevel formår selskabet at skrive følgende i deres høringssvar:

- 'Skadeinspektøren undersøger tillige bilen og skadestedet nærmere og konstaterer, at der udover problemerne med motoren er atypiske buler i bilens chassis, ligesom vejforløbet ikke tilsiger, at bilen skulle ramme skiltet og buskadset, da skiltet står et stykke ud i vejsiden modsat der, hvor man normalt vil komme ud, hvis ens bil aquaplaner det pågældende sted'.

Jeg vil i øvrigt bede Ankenævnet bemærke, at forsikringsselskabet i ovenstående oplyser, at de ved hvilken vej en bil kører under aquaplaning og gør sig hermed til herre over, hvilken vej en bil skal glide under aquaplaning. Hvis det tages til følge, så vil jeg mene vi må tilsidesætte betingelserne overfor forsikringstager, da de ikke kan gøres gældende, hvis selskabet stiller deres viden på området højere, end hvad der er bedre stemmende med den naturlige forståelse ved aquaplaning. Dermed også sagt, at man ikke kan bortforklare, at bilen har ramt dette skilt på sin vej udover vejsiden. Det er tilfældigheder og kan aldrig lægge forsikringstager til last. Hvis bilen var aquaplanet ti meter før og gledet ind på grus arealet og væltet, så havde selskabet nok kommet med endnu en påstand om, at biler ikke kan vælte.

På hele denne sag bliver selskabet ved med at komme med gisninger og forklaringer, som hverken hænger sammen med den almindelige sunde fornuft eller den almindelige tolkning af betingelserne. Selskabet påberåber sig der ikke er sket en dækningsberettiget skadebegivenhed, men mig bekendt er aquaplaning netop en dækket skade, hvis bilen glider ud og får skader.

Selskabets skriver i deres høringssvar, at ovenstående med kursiv er grundlag for afvisningen. Netop derfor er det så vigtigt, at Ankenævnet bemærker, at selskabet gør sig til herre over noget, som ingen kan gøre sig til herre over. Det er tilfældigheder der gør, hvor bilen svinger ud under aquaplaning. Ellers ville der jo aldrig være skader under disse forhold.

Selskabet slår på § 22

At selskabet i deres høringssvar slår på FAL § 22 giver ingen mening. FAL § 22 beskriver, at man skal kunne dokumentere en skade der er dækningsberettiget. Det mener jeg nu nok er gjort af flere omgange i både skrift og tale og billeder samt fremlagt dokumentation på sagen i form af godkendelse af syn på bilen og diverse andre gennemgange af området mv.

Kravet der skal dokumenteres jf. FAL § 22 er opgjort i form af fremsendelse af nøgler, reg.-attest og dertil gennemgang af bilens stand og efterfølgende aftale med taksator, hvor de 80.000 kr. jf. taksator rapporten er godkendt og vil blive udbetalt. Altså er kravet dokumenteret og opgjort, tilsyneladende med taksators godkendelse, Alligevel sidder vi her og slås om udbetalingen, til trods for selskabet ingen ret har til at tilbageholde beløbet.

Der kunne dog lige være et enkelt tungt bevis yderligere til sagen i form af Forsikringsvejret.dk

Ankenævnet for Forsikring

9.

94691



Man	Tirs	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Her fremgår der ved søgning på netop [...], hvor ulykken sker, at der har været massiv regn i perioden sammenholdt med blæst og skybrud. Alle tre tegn er at finde på den dato der er anmeldt for værende dagen, hvor ulykken sker. Der kan derfor ikke herske tvivl om, at der på den givne dato har været mulighed for, at bilen er aquaplanet og forulykket.

Selskabet har bevisbyrden – men har ej løftet denne

Selskabet skriver følgende:

- 'Vi har ved vores afgørelse blandt andet lagt vægt på, at der var alvorlige skader ved motoren forud for påkørslen af vejskiltet og buskadset'.

Vi ser gerne dokumentation for skader på motoren var til stede forud for ulykken. Forsikringstager oplyser selv til selskabet, at der ikke har været gener ved kørsel forud for ulykken, hvorfor det undre ham, at selskabet er kommet frem til denne konklusion. Vi ser frem til at modtage dokumentation for ovenstående.

Det kan derfor ikke tages til følge, at selskabet afviser på forhold de ikke kan dokumentere eller løfte bevisbyrden for. Hertil skal vi henvise til tidligere fremsendte kendelser på området.

Selskabet fortsætter nu med følgende:

- 'Klagers rådgiver anfører, at skaderne på motoren kan skyldes den anmeldte begivenhed. Det kan dog ikke være tilfældet, da motorrummet og motorblokken er intakt, og der ses heller ingen skader på motorens udvendige dele. Der ses alene skader af perifer karakter på bilen'.

Selskabet henviser til billeder fremsendt af os og selskabet. Det sjove er bare, at der ikke er et eneste billede der viser om motoren er intakt bagved, nedenunder eller fra siden. Der kan sagtens have været både en sten, grene og skiltet oppe og lave skader, som selskabet igen ikke har dokumenteret. Vi skal derfor igen henvise til, at bundplade er revet af ved påkørsel af sten og skilt, hvorfor dette ikke ses usandsynligt. Vi kan alene af den grund ikke tage selskabets afvisning til følge, da de ikke har dokumenteret, at motoren skulle være intakt, hvilket virker meget søgt, taget selskabets beskyldninger om en defekt motor taget i betragtning. Mig bekendt er der slået et markant hul i fronten lige ind til motorblokken, hvorfor denne sagtens kan have taget skade i slaget, så en alvorlig defekt kunne opstå inde i selve motoren i form af en defekt plejlstangs- eller krumtaps leje.

Jerntal

Selskabet fremfører i seneste hørringsvar, at der er tale om slid:

- 'Hvis der er et jerntal på over 100, indikerer det, at der sker et større slid indvendigt i motoren end normalt. Et højt jerntal indikerer, at der er en høj forekomst af slidmateriale fra lejer, stempelringe og/eller cylinderforinger'.

Jeg skrev i mit første indlæg på sagen følgende, som selskabet åbenbart giver mig ret i jf. ovenstående:

- 'En [bil] fra 2008, som har kørt over 380.000 km er slidt, men ikke nedslidt. Dermed har der over mere end 10 år været et enormt slid på en sådan motor. Dermed er det ikke usandsynligt der foreligger store jerntal i en sådan test. Slet ikke hvis man tager forholdet omkring ulykken med, hvor det må antages motoren har været i omdrejninger og prøvet at drive bilen frem og dermed hårdt testet, da den støder mod sten, træer mv., som blokerer for fremdriften'.

Glykol

Selskabet fremfører følgende i høringsvaret:

- 'Der blev som ovennævnt også fundet glykol i motorolien. Glykol i motorolien skyldes sædvanligvis en utæt toppakning. Klagers rådgiver anfører, at den utætte toppakning må skyldes den anmeldte begivenhed'.

Jeg vil her præcisere, at jeg IKKE beskriver hvornår toppakningen er blevet utæt.

Jeg skriver følgende i mit første indlæg på sagen, som selskabet giver mig ret i jf. ovenstående:

- 'Selskabet har undersøgt motorolien. Her findes der glykol, som med stor sandsynlighed stammer fra en utæt toppakning i motoren. Glykol er der i kølervæske, som ligger i beholder lige op ad hvor motorolien er, hvorfor der ikke kan være tvivl om, at der efter et uheld som dette, kan være kommet glykol i motorolien i forbindelse med sammenstødet med skilte og træer. Hvis der er tale om en utæt toppakning, er der med stor sandsynlig blevet blandet væsker i forbindelse med uheldet. Dermed ser vi ikke denne påstand, som værende medvirkende årsag til afvisning'.

Buler i bilen

Bilen har naturligvis fået påført nogle ridser og buler i forbindelse med denne aquaplaning som ender i, hvad jeg betegner som værende en mindre skov. At selskabet skal kalde dette et buskads, giver ingen mening. Et buskads er mindre vildtvoksende buske. Der ses tydeligt på alle billeder, at der er store træer netop hvor bilen er gledet ud, hvorfor der ikke kan herske tvivl om, at der ikke er tale om et blødt buskads.

Flere billeder viser grene stikkende ud, af en større dimension, som sagtens kan påføre bilen de buler den har fået. Det må antages, at når bilen kommer med fuldt fart ned i en grøft, så vil bilen pr. naturlov tippe en anelse ved konfrontation med jordvolden, hvilket vil gøre, at bilen vil tippe til højre i det tilfælde. Altså er det ikke usandsynligt, at grene kan have prikket og lavet disse buler i bilens tag. Bilen har ikke været i fremdrift på dette tidspunkt i forløbet, da bilen ved konfrontation med jordvolden, må antages at stoppe. Dette er almindelig lærdom i Newton lov om acceleration og tyngdekraft.

Vi skal naturligvis bede selskabet dokumentere og løfte bevisbyrden for, at bulerne ikke kan være fremkommet i forbindelse med ulykken. Selskabet oplyser følgende:

- 'Vi har desuden ved vores afgørelse lagt vægt på, at der ses buler i bilen, som ikke kan skyldes den anmeldte begivenhed'.

Selskabet forholder sig på ny til aquaplaning og stiller sig på ny som herre over dette. Selskabet skriver 'hvis ens bil aquaplaner, så man styrer lige ud'. Hvis vi skal tage dette for gode vare, så må vi igen henvise til, at selskabet stille sig udover hvad betingelserne siger og hvad man kan forlange af selskabets forsikringstagere. Derved må vi henvise til, at selskabets betingelser tilsidesættes, såfremt selskabet stiller sig til herre over, hvordan bilister reagere ved en pludselig hændelse som aquaplaning. Desuden ser vi ikke noget sted i betingelserne, at der er krav om, at der styres ligeud under sådanne forhold. Jeg har tidligere i dette skriv kommenteret på denne del og vil ikke gøre yderligere ved dette.

Billeder og regnvåde veje, træer, mudderspor mv.

- 'Derudover kan der på ingen af billederne i sagen ses, at der er vand på vejbanen i et omfang, der medfører, at en bil vil aquaplane'.

Det er ganske enkelt ikke rigtig. Der er netop helt vådt på billedet hvor bilen holder i græsset. Man kan se i jorden i afgrænsning mellem vej og rabat, at jorden her er meget våd. Vejen er våd og blade på træerne er våde. Der er sågar vand på ladet af lad bil og mudder spor i rabatten efter bil er hevet op.

Opsummering

Selskabet slutter af med følgende afvisning:

- 'Mange af skaderne på bilen stammer ikke fra den anmeldte begivenhed, ligesom omstændighederne på skadestedet ikke tilsiger, at man i det hele taget vil ramme vejskiltet og buskadset, hvis ens bil aquaplaner det pågældende sted'.

Da der til dato ikke er løftet et eneste bevis af forsikringsselskabet for hverken omtalte skade på motor, skader på tag eller løftet bevisbyrden for, at der ikke skulle være sket en dækningsberettiget skadebegivenhed, kan vi ikke tage denne afvisning til følge.

Hertil skal det oplyses, at der er fremlagt erklæring på overholdelse af syn på bilen uden fejl, forsikringstager har brugt bilen flere gange op til ulykken uden problemer i øvrigt og der er dokumenteret, at der er faldet enorme mængder vand i området på netop denne dag. Herudover er der dokumenteret bilen er kørt op over større sten som lå bag vej skiltet, som derved har været årsagsgivende til flere af skaderne på bilen.

Der er af den grund ikke belæg for at afvise skaden, da skadeårsagen er dokumenteret og begrundet i fremlagte dokumentation med våde træer, veje og yderligere dokumentation i form af vejrlig fra forsikringsvejret.dk. Skaderne er ej heller til at tage fejl af i forbindelse med en så stor kraftpåvirkning efter aquaplaning ned i en grøft og træer.

Vi må på ny henvise til kendelser der klart viser den bevisbyrde der tilfalder selskabet, når de påberåber sig, skader der skulle være til stede forud for en ulykke. Her kan nævnes AK 93.781, hvor

klager påkørte en betonklods forrest til højre, og bilen blev totalskadet. Selskabet anførte, at motoren var i stykker på uheldstidspunktet og afviste dækning for motoren. Nævnet fandt, at selskabet ikke havde bevist, at bilen havde en væsentlig motorskade på uheldstidspunktet. Klager medhold.

I kendelse AK 74.123 klages over afslag på dækning for skade på bilmotor. Klager holdt ind til siden, da han under kørsel hørte lyd fra motoren, hvorefter han konstaterede skade på kofanger og damp i hele motorrummet. Selskabet vurderede, at klager sandsynligvis havde påkørt et dyr eller anden genstand. Selskabet anerkendte erstatningspligt for skaden ved selve påkørslen men afviste dækning for motorskaden, da det tilregnedes klager som groft uagtsomt at have tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt, samt ved forsømmelig viderekørsel uden vand og olie at have overtrådt sikkerhedsforskriften i vilkårene. Nævnet fandt henset til skadens fysiske omfang, at skaden kunne være sket, uden at det var bemærket af klager. Da selskabet heroverfor ikke havde sandsynliggjort, at klager ved grov uagtsomhed havde tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt, eller at han ved forsømmelse havde overtrådt sikkerhedsforskrift med hensyn til kørsel uden vand og olie, skulle selskabet anerkende skaden på motoren som dækningsberettigende. Klager medhold.

På baggrund af fremlagte kendelser på området og manglende dokumentation fra selskabet om dets påstande og gisninger, skal vi bede Ankenævnet lægge vægt på, at selskabet ikke har løftet sin bevisbyrde for, at forsikringstager skulle have handlet med grov uagtsomhed eller overtrådt sine sikkerhedsforskrifter eller tabsbegrænsningspligt. Da forsikringstager har brugt bilen uden problemer i dagene op til skadebegivenheden, uden yderligere problemer og det fra selskabets side ikke er dokumenteret, at skaden skulle have været til stede før uheldets indtræden, ser vi ikke selskabets bevisbyrde for løftet, hvorfor der ikke kan være tale om en berettiget tilbageholdelse af erstatningen, som i øvrigt er godkendt af taksator.

Vi holder derfor fast i fremsatte krav på skadesagen og der gerne denne udbetalt med tillæg af FAL § 24."

Selskabet har i brev af 5/3 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Det ses af bemærkningerne, at klagers rådgiver bestrider alle de tekniske undersøgelser, som vi blandt andet i samråd med mekanikeruddannet personale har foretaget af bilen, motoren og skadestedet og i stedet henholder sig til sine egne konklusioner, der ikke ses at bygge på konkrete undersøgelser af hverken bilen eller skadestedet.

Vi vil på den baggrund foreslå, at vi i fællesskab finder en uafhængig bilinspektør og beder vedkommende gennemgå bilen, bilens motor, skadestedet mv. i henhold til et fælles opdrag og efterfølgende få vedkommende til at sende en rapport over konklusionerne, da vi ikke har noget i mod at stå på mål for vores undersøgelser i denne sag.

Vi lægger gerne ud for undersøgelsesomkostningerne, men vi betinger, at den part der ender med at få medhold i nærværende sag hos Ankenævnet for Forsikring bærer omkostningen til undersøgelsen i sidste ende.

Klagers rådgiver kan kontakte os på nedenstående kontaktoplysninger for at aftale nærmere.

Vi henstiller til, at sagen stilles i bero hos Ankenævnet for Forsikring, mens de nærmere undersøgelser foretages, hvis klagers rådgiver ellers accepterer forslaget.

Vi beder om lejlighed til at kommentere klagers rådgivers bemærkninger af 17. februar 2020 nærmere, hvis klagers rådgiver ikke accepterer forslaget, da vi ingenlunde er enige i det oplyste."

Til dette har klagerens repræsentant fremsendt brev af 18/3 2020, hvori det bl.a. er anført:

"Selskabet fremfører følgende:

- 'Det ses af bemærkningerne, at klagers rådgiver bestrider alle de tekniske undersøgelser, som vi blandt andet i samråd med mekanikeruddannet personale har foretaget af bilen, motoren og skadestedet og i stedet henholder sig til sine egne konklusioner, der ikke ses at bygge på konkrete undersøgelser af hverken bilen eller skadestedet'.

Vi må bestride enhver af ovenstående konklusioner. Her må vi blot henholde os til, at selskabet på ny konstatere at der skulle være uddannet mekanikerpersonale, som har udtalt sig på området. Dette er på ny ikke dokumenteret, hvorfor selskabets udsagn herom er lige så flygtig, som en vind over plankeværket. Undersøgelserne som selskabet påstår skulle finde anvendelse på denne skadesag, er ikke dokumenteret, hvorfor vi finder det ubegrundet at afvise sagen på disse. Herudover har mekaniker på et værksted vel næppe haft mulighed for at se, hvor og hvordan bilen er gledet ud og væltet om på siden i et krat af større buske og træer. Ej heller er der dokumentation for, at motor skulle have haft fejl før uheldet. Da ville bilen næppe kunne køre. Alt i alt er der tale om gisninger og selskabet har ikke løftet sin bevisbyrde for, at disse forhold skulle have været til stede før uheldet. Det kan derfor ikke tages til følge. At bruge en uafhængig bilinspektør finder vi lidt sent i processen. Dette kunne selskabet rettelig have kommet frem til langt tidligere på skadesagen. Hvis Ankenævnet for Forsikring finder, at det er rette løsning, så må vi kigge på dette. Men vi kan på nuværende ikke anerkende dette. Skulle nævnet ende i en sådan udmelding, at det så sent i forløbet, skulle være i orden at få yderligere undersøgelser, må det også gøres gældende, at den der beder om dette, dækker udgiften hertil uanset udfald.

Det skal her gøres helt klart, at forsikringstager har kørt i bilen op til ulykken og der ikke var problemer med bilen før ulykken. Dette kan bekræftes af flere, som har kørt med i bilen i dagene op til ulykken. Der har ikke været nogen bankelyde eller andre forhold på bilen, som skulle udgøre en skade. Dette er alene forhold som er opstået efter ulykken, hvorfor der ikke er hold i selskabets påstande herom.

Vi må også blot konstatere, at der til dato ikke er løftet bevisbyrde fra selskabet side om dets påstande om bilen. Det er alene udsagn, som selskabet skulle have fået fra en mekaniker, som hverken har set skadested eller hvordan bilen er gledet ud, hvorfor dette ikke kan tages til følge. At selskabet ikke allerede den gang, til start på sagen, gik i dialog om nærmere undersøgelser af ulykken og skader på bilen, kan ikke lægge forsikringstager til last nu. Selskabet valgte at afvise og holde fast i deres påstande, hvorfor vi finder det usagligt at komme nu og ønske yderligere tiltag. Det er alene op til selskabet at løfte bevisbyrden for deres påstande, hvilket ikke er gjort, hvorfor en afvisning ikke er berettiget og derfor ikke kan tages til følge."

Hertil har selskabet i brev af 2/4 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Vi mener ikke, at klagers rådgiver kommer med nye oplysninger til sagen.

Vi mener til stadighed ikke, at klager/klagers rådgiver har påvist, at der foreligger en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Vi skal beklage, at klagers rådgiver anser det for et usagligt forslag at få en uvildig bilinspektør til at gennemgå bilen og skadestedet. Vi mener, at det er et særdeles sagligt og løsningsorienteret forslag, som ikke adskiller sig fra et syn og skøn ved retten, som også ville komme på dette tidspunkt i sagen.

Vi har svært ved at se, at klager har noget at tabe, eftersom rådgiveren mener, at vores undersøgelser ikke er tilstrækkelige, og vores konklusioner på den baggrund er forkerte. Hvis det er tilfældet, vil der ikke være nogen udgifter forbundet med forslaget for klager, da klager i så fald vil få medhold i sagen.

Vi har som tidligere nævnt ikke noget i mod at stå på mål for vores undersøgelser, som vi finder både omfangsrige og tilstrækkelige, hvorfor vi alene kan tolke afvisningen af dette forslag som, at klagers rådgiver ikke er så sikker i sin sag, som han ellers giver udtryk for i sine skrivelser.

Vi skal i den forbindelse bemærke, at klagers rådgiver aldrig har undersøgt bilen eller skadestedet, men han har alene draget sine konklusioner ud fra billeder.

Vi skal kort redegøre for grundlaget for vores afgørelse. Når vi modtager en anmeldelse fra en kunde i en autosag som denne, beder vi kunden om at sætte bilen på et værksted. Når bilen modtages på værkstedet, kontaktes vi, og vores autotaksatorer gennemgår bilen grundigt sammen med en mekaniker fra værkstedet for at klarlægge fakta om bilens tilstand. I denne sag konstaterede autotaksatoren flere usædvanlige forhold ved bilen, hvorfor han bad vores skadeinspektør om at se på sagen. Vores skadeinspektør gennemgik både bilen og skadestedet grundigt efterfølgende, og der blev sendt en olieprøve ind til analyse hos en specialist indenfor olieanalyse. Det er på dette grundlag, at vi har truffet vores afgørelse. Det er således ikke blot tale om en overfladisk gennemgang, som rådgiveren giver udtryk for.

Undersøgelsen viste, at det primært var chassiset nederst til venstre foran på bilen, der var beskadiget. Der var ingen skader på motorblokken. Til trods for dette kunne det konstateres, at bilen var svær at starte. Derudover kom der høje bankelyde fra motoren, da det endelig lykkedes at opstarte bilen. Det er vores opfattelse, at bankelydene skyldes en defekt plejlstang eller krumtapsleje inde i selve motoren, som ville kræve en udskiftning af motoren. Eftersom motorblokken ikke ses at have taget skade af begivenheden, mener vi, at skaden i motoren allerede var til stede forud for begivenheden. Det er bestemt ikke vores erfaring, at bilen skulle have svært ved at starte og have høje bankelyde ud fra det konstaterede skadeomfang på bilen, som primært ses at være på chassiset af bilen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der skal store kræfter til, før selve motorblokken indvendigt lider skade. Vi bemærker i øvrigt, at airbaggen ikke ses at være udløst, hvilket også indikerer, at påkørslen og bilens standsning ikke er sket med voldsom kraft.

Vi vedlægger som bilag 10 flere billeder af bilens skader og billeder af bilens motorblok.

Undersøgelsen af bilens motorolie viste, at der var et forhøjet jerntal, ligesom der blev fundet glykol i motorolien. Dette viser, at bilens motor er slidt og slides unormalt meget, og at bilen har/har

haft en utæt toppakning, hvilket har forværret smøringen af motoren yderligere og har medført forøget slid.

Vi har svært ved at se, at klagers synshistorik skulle påvise, at der ikke kan være skader ved motoren forinden begivenheden. Det sidste syn af bilen blev udført i 8. september 2018, hvilket er 9 måneder før begivenheden, da den blev anmeldt den 15. juni 2019. Der kan have nået at ske meget med en bil fra 2008 i den efterfølgende periode.

Det skal til information nævnes, at vi aldrig har oplyst, at bilen ikke kunne køre, som rådgiveren fremstiller det. Vi har blot anført, at vores undersøgelser viser, at bilen havde skader ved motoren forud for begivenheden, som ville være omkostningstunge at reparere.

Undersøgelsen af bilen viste desuden, at bilen havde flere buler, som vi ikke mener kan stamme fra begivenheden. Normalt får en bil langsgående ridser ved en skade, da bilen er i bevægelse, når begivenheden sker. Flere af bulerne på klagers bil er meget præcise, og de ser ikke ud til at være sket i forbindelse med påkørslen af buskadset. Det ligner ikke buler forårsaget af grene eller lignende. Blandt andet er bulerne ovenpå taget og højre bagdør atypiske. Det bemærkes, at bulerne sidder i områder, som det koster mange penge at reparere.

Klagers rådgiver anfører, at klager er kørt ind i en lille skov med store træer. Denne beskrivelse mener vi er misvisende. Der er rigtigt nok en skov med store træer bagved, men det sted, hvor klager er kørt ned, er der ikke nogen store træer. Vi mener derfor, at det er korrekt at betegne det som en grøft med et buskads i siden, hvor der alene er forholdsvis tynde grene. Vi henviser i den forbindelse til de tidligere fremsendte billeder af skadestedet, og vi vil lade jer om at bedømme det nærmere.

Klager har oplyst til os, at begivenheden sker, fordi bilen aquaplaner, hvorfor han mister styringen, og bilen derved forsætter ligeud. Vi skal dertil bemærke, at når en bil aquaplaner, så mister man styringen af bilen, fordi dækkene mister vejgrebet, hvorfor det ikke hjælper at dreje på rattet. Bilens vægt og inertie vil sædvanligvis gøre, at bilen vil fortsætte ligeud. Vi mener derfor fortsat, at det er atypisk, at klagers bil ender i højre side af vejen, når det mest naturlige sted bilen ville ende, hvis den fortsatte ligeud, var i venstre side af vejen, da vejen svinger let til højre på skadestedet. Derudover virker det ud fra fotos, at klagers bil er kørt direkte fra vejen og ud i rabatten.

Vi skal afslutningsvist gøre opmærksom på, at vi ikke har bestridt, at der regnede den dag, hvor begivenheden skulle have fundet sted. Vi har heller ikke anført, at der ikke var vådt, men dette er ikke ensbetydende med, at en bil aquaplaner. Billederne fra dagen for begivenheden viser efter vores mening en almindelig våd vejbane. Der skal en del vand til, førend en bil aquaplaner i et omfang, hvor man helt mister styringen over bilen.

Vi fastholder på grund af de ovennævnte omstændigheder, at klager/klagers rådgiver ikke har sandsynliggjort, at der foreligger en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Erstatningsopgørelsen

Klagers rådgiver anfører, at vi allerede har godkendt at betale erstatning til klager, og vi allerede af den grund skal udbetale erstatningen. Dette beror på en misforståelse hos rådgiveren, som vi tidligere har redegjort for i vores kundeklagebesvarelse.

Der er tale om en aftale omkring værdiansættelsen af bilen og dermed et udtryk for den erstatning, som klager kan få udbetalt, hvis der foreligger en dækningsberettigende skade. Det gør vi i alle tilfælde, ligesom langt de fleste selskaber gør det på denne måde, da det standardiserede skadesystem til brug for dette er udviklet af F & P til selskaberne (se bilag 11).

Der står således også på erstatningsopgørelsen flere steder, at det er en værdiansættelse, og den er lavet med forbehold for vores erstatningspligt."

Heroverfor har klagerens repræsentant i brev af 20/4 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Fokuser på fakta – ikke på rådgiveren

Selskabet er nu begyndt at skyde på os som rådgiver på sagen og kommer med omfattende antydninger af, at vi ikke har undersøgt forholdene eller gjort yderligere i forhold til, at have kendskab til den skete skade. Jeg skal i forbindelse med dette henvise til, at selskabet ikke er bekendt med, hvad vi har foretaget på sagen og hvad kendskab vi i øvrigt har til hændelsen, hvorfor jeg finder deres påstande herom upassende. Det klæder hverken selskabet eller den skadebehandler der sidder med sagen.

Selskabet fremfører urigtige oplysninger på sagen, ikke blot i form af manglende fakta og dokumentation, men nu også i form af hvad vi som rådgiver foretager os. Jeg vil bede selskabet holde fokus på sagens fakta og bede dem dokumentere deres påstande, fremfor konstant at komme med argumenter, som selskabet ikke kan dokumentere.

Vi skal i den henseende oplyse om, at det er op til selskabet at dokumentere og løfte bevisbyrden for, at buler skulle være i bilen før hændelsen og at motor skulle være defekt inden ulykken. Alt sammen påstande, som selskabet ikke kan dokumentere, men gør umådeligt meget ud af at påstå. Men det er jo blot selskabets ord, som i øvrigt nægter at udbetale erstatning jf. betingelserne. Kunne der være en sammenhæng i dette?

Undersøgelse af bil

Hvad angår undersøgelse af bilen, så har denne skadesag været fremlagt selskabets skadebehandler, taksator, efterforsker og klageafdeling og kørt i lang tid. På intet tidspunkt har selskabet ønsket at komme os i møde og undersøge bilen nærmere eller undersøge om forholdene kunne ske som de gjorde. Selskabet har blot lagt deres personlige mening til kende og fastholdt, at nu havde man sagt nej, så mente man nej. Alene af den grund finder vi ikke en nærmere undersøgelse på dette tidspunkt, som værende andet end tidsudtræk og i øvrigt fuldstændig ligegyldig. Vi har bedt selskabet vise samarbejdsvilje tidligere på sagen, men det lod ikke til at kunne lade sig gøre, hvorfor sagen blev taget i nævnet af den grund, at nævnet må træffe kendelse ud fra de dokumenter der er på sagen.

Dækningsberettiget skade

Nu vælger selskabet så at skyde på, at der ikke er sket en dækningsberettiget skade. Det har aldrig været på tale. Selskabet har anerkendt der var en dækningsberettiget skade til stede, hvor bilen aquaplanet, hvorfor taksator har oplyst forsikringstager pr. telefon, at erstatningen fastsættes til 80.000 kr. og udbetales umiddelbart efter.

Bevisbyrde og faktisk fremlagte beviser

Ingen af de forhold som selskabet afviser på er dokumenteret. Ingen af de påstande selskabet fremfører er dokumenteret. Ingen af de skader selskabet konstant fremprovokere som værende tilstede før hændelsen er dokumenteret. Ingen af påstande omkring forsikringstager såvel som rådgiver er dokumenteret, og hvor skulle selskabet i øvrigt vide, hvad andre parter foretager sig på sagen. Det korte af det lange er, at der er skærpet krav til et selskab som nægter at udbetale erstatning, hvorfor der ikke er belæg for afvisning af denne skadesag.

Sagen er fra forsikringstagers side fuldt dokumenteret jf. FAL § 22 og betingelser, hvor skadebegivenheden er til fulde oplyst i form af billeder, bremsespor, skader og bilen selv, som er gledet ud i buskads. Hertil er der dokumenteret skybrud på skadetidspunktet i området.

Kravet er til fulde dokumenteret i form af reg.-attest, nøgler og deraf ejerskabet og det forhold, at bilen kørte upåvirket både i dagen før og inden uheldet. Hertil er dokumenteret store sten og skilte, som bilen er kørt henover, som kan have slået op i bilen og dermed forårsaget større skader, som ikke er synlige med det blotte øje. Dette vil jeg gennemgå lidt længere nede.

De skader selskabet oplyser om og afviser på, ville gøre bilen ikke kunne køre på skadetidspunktet. Havde bilen haft disse bankelyde fra motoren, ville denne ikke have kunne køre. Derfor er der med stor sandsynlighed dokumenteret en dækningsberettiget skadebegivenhed, hvortil selskabet skal udbetale i form af det krav, som også er dokumenteret i form af diverse fremsendte effekter, som dokumenteret kravet for bilen.

Altså kan det ikke tages til følge, når selskabet pludselig kommer med påstande om at skadebegivenheden ikke er dokumenteret. Forhold som allerede er gået igennem på sagen for lang tid siden og hvor selskabet, mig bekendt, har anerkendt skadesagen jf. taksator.

Nærmere omfang og undersøgelse her af

Selskabet kommer med begrundelse for, hvorfor de afviser sagen. Allerede i første udsagn falder deres sag fra hinanden. Selskabet oplyser følgende:

- 'Undersøgelsen viste, at det primært var chassiset nederst til venstre foran på bilen, der var beskadiget. Der var ingen skader på motorblokken'.

Jeg ved ikke om Ankenævnet er bevidst om, hvor megen kraft der skal til, for at slå et chassis skævt, men det er ikke småting. Og kan der først slå et chassis skævt, så vil andre dele i bilen også tage skade. Ikke blot stolper og bærende dele, men naturligvis også de dele, som sidder først for. I det her tilfælde snakker vi en motor, som bliver slynget tilbage med en kraft, som er så stor, at et menneske næppe ville overleve. Bilen stopper brat op. Brat op! Den havner i et buskads af større træer eller mere en lille skov. Det slipper en ikke usagt stor mængde G-kræfter fri.

Der er ingen tvivl om, at cylindre, stempler, motor, delene her i og yderligere komponenter i form af væsker og overtændt motor, vil bibringe de tal, som motorolien slår ud med. Det er ikke en analyse i sig selv at tage en prøve af olien, men at forstå, hvordan tallet heraf er fremkommet. Det har selskabet ikke formået at dokumentere eller belyse til dato.

G-påvirkning i bilen

Nu er sammenstød noget kompliceret noget, fordi små forskelle i sammenstødet kan bevirke, at de enkelte sammenstød er helt forskellige.

Hvis man har en fart på 30 km/t og støder ind i en mur med en lidt større bil, stoppes bilen på ca. ½ meter (vi antager at muren bliver stående), det er måske lidt for langt, men bare som antagelse. 30 km/t er 8,33 m/s. Man kan så let udregne, at accelerationen bliver: $a = 69,4 \text{ m/s}^2$ eller ca. $7 \cdot g$, hvor g er tyngdeaccelerationen.

Vejer man altså f.eks. 75 kg, skal man bare øve sig på at kunne holde ½ tons løftet i strakte arme, så kan man holde sin stilling i vognen, hvis rettet da holder. Det er lige på det tidspunkt (bemærk ved lav by hastighed), man måske vil blive glad for en airbag og en sele. Princippet er altså at bilen stoppes fra 30 km/t til 0 km/t, og vi antager på ½ meter med konstant acceleration, det er kun en tilnærmelse. Det samme gælder for motoren, som er den første der rammes i uheldet. Denne vil alt andet lige med den fin mekanik denne indeholder, få en voldsom rusketur. Den bliver holdt på plads af flere dele, men det gør ikke motoren forbliver i ro. Tvært imod. Den bliver også slynget rundt ved sådanne hændelser.

Sætter vi derimod farten op til landevejskørsel, så farten i stedet er 60 km/t eller 16,7 km/s, bliver accelerationen ca. 186 m/s^2 eller 19 g, så nu skal man øve vægtløftning med 1,5 tons. Der er altså en betydelig forskel på at stoppe med 30 km/t og 60 km/t. Hertil skal det bemærkes, at motoren lider stor overlast, idet der er tale om en motor der rammer med fuld acceleration, da den jo ikke ved der kommer en modstand. Alene derfor vil motorolien også være med højt tal, da motoren lider en kæmpe belastning i sådanne ulykker. Man kan her snakke om, at tallet alene skyldes en bil, som har kørt mange kilometer, men her spiller ulykken også ind. Bilen har naturligvis været forsøgt bremseset, men motoren kører stadig. Derfor vil en brat opbremsning, med dertil kæmpe påvirkende g-kræfter, have en stor rolle i en ulykke som denne. Det vil sætte sit præg på olien, men også på de øvrige dele af bilen. Især motor.

Virkningen hvis stødet er lidt skævt, som i tilfældet på nærværende sag, er svære at forudse. Det kræver forsøg og afhænger af mange parametre. Uanset bil, ses der større risiko for, at der kommer store personskader og større skader på bilen, da skaderne skævt fra, ofte ikke er så modstandsdygtige som dem fra siden eller forfra.

På nærværende sag snakker vi om aquaplaning og forhold, som ikke er almindelig, hvorfor bremselængde vil være markant forandret. Ved 30 km/t burde en normal bil i tørt føre kunne bremse på mindre end 4 meter, og så har man en reaktionslængde (dvs. tiden til føreren vågner og får trykket på bremsen), som let kan være omkring 10 meter. Det vil sige 14-16 meters bremselængde. Ved 60 km/t er bremselængden tilsvarende ca. 16 meter og reaktionslængden omkring 20 meter, hvilket vil sige en bremselængde på 36 meter.

I vådt føre ganger man mindst med 2, hvis der kun er et tyndt lag vand på vejen og dækkene ikke er for gamle. Fedtet eller glat føre giver meget større bremselængder, ved 30 km i timen, kan man let skride 100 meter ved 30 km/t. Dette kan FDM oplyse om ved henvendelse.

Vi ser det derfor dokumenteret, at skaderne er sket i forbindelse med ulykken og ydermere mener vi også det er klart dokumenteret, hvorfor bilen gled så langt og ikke mindst af vejen. Det kan derfor heller ikke føre til andet resultat end, at selskabet påstand om plejstang og krumtapsleje, er blevet beskadiget i forbindelse med dette sammenstød. Hvis selskabet mener andet, må de dokumentere, at det ikke kan skyldes sammenstødet og værende en følgeskade af aquaplaning, hvorefter bilen rammer skilt, større kampesten og ender i et krat af træer i en grøft.

Motoren

Selskabet oplyser følgende:

- 'Eftersom motorblokken ikke ses at have taget skade af begivenheden, mener vi, at skaden i motoren allerede var til stede forud for begivenheden'.

Selskabet må nu dokumentere, at motorblokken ikke har taget skade af en så stor påvirkning af g-kræfter og påvise og løfte bevisbyrden for, at motorblokken ikke kan være gået itu i forbindelse med ulykken. Her snakker vi netop om, at motor udvendigt ikke nødvendigvis har en direkte øjensynlig skade, men grundet de enorme kræfter og påvirkning, sagtens kan have fået påført skader på de indre dele. Her er tale om fin mekanik. Det kan ikke holde til hvad som helst.

En helt anden påstand selskabet er kommet med omkring motoren er, at motoren have haft sådanne skader inden ulykken. Det ville bilen slet ikke kunne køre med. Altså ville bilen aldrig være kunne komme ud på stedet, hvor ulykken skete. Hvis man spørger en mekaniker herom, er svaret at bilen vil mangle signal fra krumptapføleren, hvorfor bilen vil få vist fejl og derfor ikke starte. Og har man fejl på plejlstang, vil bilen sjældent køre for fuld motorkraft og oftest en meget nedsat fart. Men motoren vil yde sit maksimale. Altså er der med stor sandsynlighed fremlagt, at bilen ikke ville kunne være på skadestedet med sådanne fejl på motoren inden kørslen. Ydermere findes der vidner, som alle oplyser bilen kørte upåklageligt både dagen før og inden ulykken. Men det har selskabet ikke ønsket at undersøge nærmere, hvilket ikke kan lægge forsikringstager til last.

Buler i bilen

Vi skal henlede Ankenævnets opmærksomhed på, at selskabet ikke er afvisende overfor, at bulerne er opstået i forbindelse med ulykken. Selskabet skriver følgende:

- Flere af bulerne på klagers bil er meget præcise, og de ser ikke ud til at være sket i forbindelse med påkørslen af buskadset. Det ligner ikke buler forårsaget af grene eller lignende.

Der er med andre ord ikke basis for, at selskabet afviser bulerne i bilen, da de ikke kan dokumentere disse ikke skulle være kommet i forbindelse med udskridning og efterfølgende påkørsel af skilt, grøft, træer mv. At selskabet afviser forhold på gisninger, som de selv beskriver som 'de ser ikke ud til at være' og 'det ligner ikke' er ikke dokumentation for en afvisning.

I det store hele henviser vi til lignende kendelse på området, hvor netop selskabets gisninger ikke kan tages til følge, da der ikke forelægger dokumentation for selskabet påstande: AK 93.176

Aquaplaning

Selskabet påfører at bilen vil miste vejgrebet under aquaplaning. Det er korrekt. Men derfor kan der være steder, hvor vejen buler op eller der kan være steder, hvor vandet forsvinder nemmere end andre steder på vejen. Er et sådan sted på vejen og hjulene får greb, skal der ikke meget til, hvis et enkelt dæk får greb. Så vil bilen fortsætte i ændret retning.

Der er derfor ikke meget til overs for selskabets påstande om en ligeud kørsel eller andre formuleringer, som selskabet har forsøgt sig med. I øvrigt skal vi henvise til tidligere gennemgang af dette samt ovenstående gennemgang af aquaplaning.

Selskabet skriver følgende:

- 'Vi skal afslutningsvist gøre opmærksom på, at vi ikke har bestridt, at der regnede den dag, hvor begivenheden skulle have fundet sted. Vi har heller ikke anført, at der ikke var vådt, men dette er ikke ensbetydende med, at en bil aquaplaner. Billederne fra dagen for begivenheden viser efter vores mening en almindelig våd vejbane. Der skal en del vand til, førend en bil aquaplaner i et omfang, hvor man helt mister styringen over bilen'.

Det skal her oplyses, at ved skybrudslignende scenarier, så vælter det ned i lår tykke stråler i et kort tidsrum, hvorfor der ikke vil være skyggen af vand på vejen, blot få minutter efter regnvejret er overstået. Vi finder det derfor som noget af en tilsnigelse når selskabet fremfører, at de tvivler på der er tale om aquaplaning, fordi der på billederne ikke fremgår store vandpytter eller flere centimeter regn på vognbanen. Dette vil være løbet af vognbanen kort tid efter ophold i vejret og sunket i jorden.

Erstatningsudbetaling

Det er ikke det forhold, at selskabet følger retningslinjer og bilag, som er udstukket fra F&P (Forsikring & Pension), men det er det forhold, at der direkte fremgår, at erstatningen er aftalt og fastsat. Altså er alle forbehold fjernet og selskabet er derfor underlagt, at udbetale erstatning. Herudover er dokumentet underskrevet af taksator, hvilket tydeligt viser, at aftalen er underskrevet, godkendt og udbetalingen er aftalt.

Der fremgår direkte:

UNDERTEGNEDE ACCEPTERER KR. ****80000,00 INCL. MOMS I ERSTATNING TIL FULD OG ENDELIG AFGØRELSE.
ERSTATNINGSBELØBET ER INCL. LEVERINGSOMKOSTNINGER.
EVT. SKROTNINGSGODTGØRELSE ER INDEHOLDT I ERSTATNINGSBELØBET.

* ERSTATNIG ER AFTALT PR TELEFON
SERVICEBOG OG EKSTRANØGLER BEDES
AFLEVERET TIL VÆRKSTED HVOR BILEN
STÅR ,DER ER PÅTALT SELVRISIKO.BIL
AFMELDES IFØLGE AFTALE MED FT

DER FRATRÆKKES EVENTUEL SELVRISIKO.

Der kan derfor ikke herske tvivl om, at der er indgået aftale om erstatningen og denne er aftalt udbetalt til forsikringstager. Dermed er alle forbehold ophørt og selskabet kan ikke herefter nægte udbetaling.

Vi fastholder derfor kravet, da alle forhold jf. FAL § 22 er opfyldt til fulde. Det samme gør sig gældende for ordlyden i betingelserne, som er opfyldt. Hertil er fremlagt og dokumenteret årsags-sammenhæng mellem skader og ulykken. Sluttelig er der ført bevis for, at selskabets taksator har hævet enhver form for forbehold, idet der er aftalt erstatningsudbetaling med forsikringstager.

Vi ser derfor ingen grund til at selskabet nægter at udbetale erstatning, hvorfor vi fortsat fastholder vores krav med tillæg af FAL § 24."

Ankenævnet *for* Forsikring

21.

94691

I breve af 12/6 2020, 29/6 2020, 13/7 2020, 28/7 2020, 26/8 2020, 10/9 2020 og 24/9 2020 er parterne kommet med yderligere bemærkninger til sagen, som er blevet forelagt for nævnet.

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder fotos. Af erstatningsopgørelse af 20/6 2019 fremgår bl.a.:

Ankenævnet for Forsikring

22.

94691

20.06.2019 E R S T A T N I N G S O P G Ø R E L S E

VÆRDIFASTSÆTTELSE MED FORBEHOLD FOR SELSKABETS ERSTATNINGSPLIGT

TOPDANMARK FORSIKRING A/S
DANSKE FORSIKRING A/S

RAPPORT NR. [REDACTED]
BESIGTIGELSESDATO 19.06.2019

KUNDENR. : [REDACTED] REGNR. : [REDACTED]
POLICENR. : [REDACTED] SKADENR. : [REDACTED]
ERSTATNING FOR : [REDACTED]
REGISTRERINGSNR. : [REDACTED] STELNR. : [REDACTED]
FØRSTE REG.DATO : 01.08.2008

UNDETEGNEDE ACCEPTERER KR. ****80000,00 INCL. MOMS I ERSTATNING TIL
FULD OG ENDELIG AFGØRELSE.
ERSTATNINGSBELØBET ER INCL. LEVERINGSOMKOSTNINGER.
EVT. SKROTNINGSGODTGØRELSE ER INDEHOLDT I ERSTATNINGSBELØBET.

* ERSTATNIG ER AFTALT PR TELEFON
SERVICEBØG OG EKSTRANØGLER BEDES
AFLEVERET TIL VÆRKSTED HVOR BILEN
STÅR ,DER ER PÅTALT SELVRISIKO.BIL
AFMEDELDES IFØLGE AFTALE MED FT

DER FRATRÆKKES EVENTUEL SELVRISIKO.

ERSTATNINGSBELØBET ER FASTSAT MED FORBEHOLD AF FORSIKRINGSSELSKABETS
ERSTATNINGSPLIGT.
KØRETØJET TILHØRER FORSIKRINGSSELSKABET, SOM SØRGER FOR AFMELDING.

Af selskabets oleanalyse af 8/7 2019 fremgår bl.a.:

"Bemærkninger:

Da vi ikke har nøjagtigt kendskab til angivet produkt, er følgende kommentarer baseret på 'vores bedste skøn og erfaring'. Analyseresultatet viser, at motorsmøreoliens slidmetalniveau for jern er højt. Der er tracet for kølervæske forurening i motorsmøreolien i og med, at målingen for Glycol i smøreolien er 'positivt' sammenholdt med natriumindholdet, der for visse kølervæsker kan være en bestanddel heraf. Den typiske årsag til kølervæske kontaminering, skyldes ofte en utæt top-pakning. Endvidere viser analyseresultatet, at siliciumindholdet er højere end normalt. Ved højt siliciumindhold anbefaler vi normalt, at der checkes for utætheder ved luftfiltret.

Vi anbefaler at skifte motorsmøreolien som følge af ovenstående og i forbindelse med skiftet, finde årsagen til såvel det høje jern- og siliciumindhold samt forekomsten af kølervæske i motorsmøreolien."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

Kaskoforsikring

Tillæg til ansvarsforsikringen

Det fremgår af policen, om denne forsikring er valgt.

25. Hvad omfatter forsikringen?

Forsikringen omfatter

1. Bilen
2. Fastmonteret tilbehør til bilen

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
2. a. Det er en betingelse for dækning af tyveri, at bilen har en startspærre, og at startspærren var tilsluttet, da tyveriet skete, og at nøglen ikke var opbevaret i eller ved bilen
b. Hvis Topdanmark stiller krav om anden tyverisikring, er det en betingelse for dækning af tyveri, at tyverisikringen var tilsluttet, da tyveriet skete.

Forsikringstager har bevis byrden for, at punkt 27 2.a og 27 2.b er opfyldt.

28. Hvilke skader er ikke dækket?

A Generelle undtagelser

Forsikringen dækker ikke

1. Tyveri eller skade som følge af tyveri, når tyverisikringskravene ikke er opfyldt
2. Skade, der alene opstår i og er begrænset til bilens mekaniske, elektriske eller elektroniske dele (fx motor, transmission, styretøj, elektriske styresystemer eller elektriske komponenter). Skaden er dog dækket, hvis den opstår ved brand*, lynnedslag, eksplosion, tyveri, røveri eller hærværk* eller under transport på eller ved hjælp af et andet transportmiddel.
3. Skade som følge af kørsel uden vand eller olie samt skade som følge af forkert påfyldning af drivmiddel eller anden væske
4. Fabrikations- og konstruktionsfejl
5. Skader, der bliver påført bilen eller dele af den under eller i forbindelse med behandling og bearbejdning. Skaden er dog dækket, hvis den opstår ved brand. Skader sket i selvbetjent vaskehal er dækket.
6. Forringelse af bilens stand, hvis det er en følge af brugen af denne, fx stenslag i lak og ridser i ruder forårsaget af vinduesviskerne
7. Skade, der sker over tid, fx tæring, rust eller frostsprængning

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at han den 15/6 2019 i kraftigt regnvejr mistede herredømmet over sin bil, påkørte et vejskilt, og kørte videre ud i et buskads. Ved selskabets efterfølgende taksering af bilen blev der blandt andet fundet en alvorlig defekt i bilens motor, som kræver, at der monteres en ny motor. Bilen blev herefter erklæret totalskadet.

Klageren ønsker at få udbetalt 80.000 kr. i erstatning for den totalskadede bil med tillæg af renter. Klageren har anført, at bilen kørte hen over en større sten, at den fortsatte ind i et skilt, som kom ind under bilen, og at bilen herefter kurede ned i en grøft, hvor der var træer og buske, og at der skete voldsomme skader på tag, sider og front. Klageren finder, at hændelsesforløbet udmærket forklarer, at der er sket skader på motoren og chassiset, og at selskabet ikke har løftet bevisbyrden for, at der ikke er sket en dækningsberettigende skadesbegivenhed, eller at skaden ikke skulle være sket som oplyst. Klageren har anført, at der ikke kom bankelyde fra motoren forud for uheldet, at bilen forud for uheldet var gået fint igennem syn uden yderligere problemer eller fejl, og at selskabet ikke har løftet bevisbyrden for, at motoren skulle være medtaget forud for uheldet. Klageren har også anført, at selskabet har godkendt at betale erstatning til klageren, idet der mellem selskabets taksator og klageren er indgået en aftale om erstatning, som er underskrevet af selskabets taksator, og hvoraf det fremgår at erstatningen er fastsat og aftalt, og at alle forbehold derfor må anses for at være fjernet.

Selskabet har afvist dækning, idet klageren ikke har sandsynliggjort, at der er tale om en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Selskabet har anført, at mange af skaderne på bilen ikke stammer fra den anmeldte begivenhed, og at omstændighederne på skadesstedet ikke tilsiger, at man i det hele taget vil ramme vejskiltet og buskadset, hvis ens bil aquaplaner det pågældende sted. Selskabet har anført, at motoren ved efterfølgende undersøgelse havde høje bankelyde, og at der blev fundet en alvorlig defekt inde i selve motoren i form af et defekt plejlstangs- eller krumptapsleje. Selskabet har anført, at motorrummet og motorblokken blev fundet intakt, ligesom der ikke ses skader på motorens udvendige dele, hvorfor skaderne inde i selve motoren ikke kan skyldes den anmeldte begivenhed. Selskabet har også anført, at der ses små buler i taget og ved højre bagdør, som ikke kan skyldes påkørslen af skiltet eller buskadset. Selskabet har også anført, at den omstændighed, at bilen endte ude i højre side af vejbanen ikke umiddelbart er foreneligt med, at bilen aquaplanede. Hvis dette havde været tilfældet ville bilen være kørt ligeud, mens vejen drejede let mod højre, så ville bilen, hvis den fulgte en sædvanlige bane, ville være endt i venstre side af vejen. Selskabet har også anført, at ingen af bille-

derne i sagen viser, at der er vand på vejbanen i et omfang, der medfører, at en bil vil aquaplane. Selskabet har endvidere anført, at der alene er indgået en aftale omkring værdiansættelsen af bilen, som er et udtryk for den erstatning, som klageren kan få udbetalt, hvis der foreligger en dækningsberettigende skade. Selskabet har anført, at det af erstatningsopgørelsen fremgår, at der er tale om en værdiansættelse, og at den er lavet med forbehold for selskabets erstatningspligt.

I forbindelse med sagens behandling for nævnet har selskabet den 5/3 2020 foreslået, at "vi i fællesskab finder en uafhængig bilinspektør og beder vedkommende gennemgå bilen, bilens motor, skadestedet mv. i henhold til et fælles opdrag og efterfølgende få vedkommende til at sende en rapport over konklusionerne, da vi ikke har noget i mod at stå på mål for vores undersøgelser i denne sag. Vi lægger gerne ud for undersøgelsesomkostningerne, men vi betinger, at den part der ender med at få medhold i nærværende sag hos Ankenævnet for Forsikring bærer omkostningen til undersøgelsen i sidste ende". Dette har klageren ikke ønsket, og han har hertil anført, "At bruge en uafhængig bilinspektør finder vi lidt sent i processen. Dette kunne selskabet rettelig have kommet frem til langt tidligere på skadesagen. Hvis Ankenævnet for Forsikring finder, at det er rette løsning, så må vi kigge på dette. Men vi kan på nuværende ikke anerkende dette".

Nævnet bemærker indledningsvis, at det efter almindelige forsikringsretlige principper er klageren som skal bevise, at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Nævnet finder, at selskabets erstatningsopgørelse af 20/6 2019 ikke er et tilsagn om, at skaden er dækket af forsikringen. Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det af erstatningsopgørelsen klart fremgår, at erstatningsbeløbet er fastsat med forbehold for selskabets erstatningspligt.

Ankenævnet for Forsikring

26.

94691

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet har godtgjort omstændigheder, der medfører betydelig usikkerhed om hændelsesforløbet og spørgsmålet, om der er tale om en dækningsberettigende skade.

Nævnet finder imidlertid, at det i en situation som den foreliggende, hvor de ydre objektive omstændigheder umiddelbart taler for, at der er tale om en forsikringsbegivenhed, må påhvile selskabet at indhente en uvildig sagkyndig undersøgelse, der kan af- eller bekræfte, at der foreligger mistænkelige omstændigheder, og som i givet fald kvalificerer karakteren af disse omstændigheder.

Nævnet finder på den baggrund, at selskabet skal indhente og betale for en uvildig sagkyndig vurdering. Selskabet skal lade denne vurdering indgå ved en fornyet stillingtagen til klagerens anmeldelse.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Topdanmark Forsikring A/S, skal indhente og betale for en uafhængig sagkyndig vurdering. Selskabet skal lade denne uafhængige vurdering indgå ved en fornyet stillingtagen til klagerens anmeldelse. En eventuel erstatning forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.



Jens Kruse Mikkelsen

formand