

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 18. november 2020 blev i sag nr. 95286:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

GF-Forsikring A/S
Jernbanevej 65
5210 Odense NV

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 19/5 2020 til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Efter at vores bil: en Kia Ceed 1.6 CRDI 136 HK Style Plus Clim SW, diesel /2016 (registreret i min hustrus navn, var blevet påkørt af en [udland 1] bilist d. 28.08.2019 i [udland 2] og hjemtransporteret blev den af Gf-forsikring indbragt hos [værksted] for genopbygning. Iflg. den ved trafikuheldet optagne gendarmerirapport bar modparten 100% af skylden i ulykken.

Som grundlag for genopbygningen udarbejdede selskabets taksator som vanligt en taksatorrapport over skaderne på bilen. Først sent i forløbet af genopbygningen (d. 25.10.2019) fik vi fra selskabet oplyst at reparationen var vurderet til at koste 97.000 kr. og at den blev gennemført på grundlag af en handelsværdi ansættelse på 180.000 kr., hvilket vi omgående fulgte op på og bad om indsigt i grundlaget for da den [udland 2] taksator umiddelbart efter ulykken havde takseret skaden til ca. det halve beløb (8.000 Euro) og da vi 2 år og 53.000 km tidligere havde købt bilen til en bruttopris på 232.000 kr.

Vores anmodning om aktindsigt blev dog kun delvis indfriet, idet vi efter div. korrespondancer pr. mail fik en såkaldt dokumentation for fastsættelse af handelsværdien i form af en statistik fra ... over 4 solgte biler, problemet med den statistik er blot:

- At udstyrsvarianten er Kia Ceed Attraction som er ca. 15.000 kr. dyrere (som brugt) end vores.
 - At bilerne er 2017 model mod vores 2016. (Hvilket giver en merpris på op til 8-9.000 kr.)
 - At 2 af bilerne kun har kørt 14.000 km, en 38.000 og en 42.000 km mod vores 53.000 km.
 - At 2 af bilerne er solgt på Sjælland hvor prisniveauet normalt er højere end ... i Jylland.
 - Endelig er den ene af bilerne først handlet d.13.09.2019 medens taksatorrapporten er dateret d.06.09.2019, så den kan nok næppe have dannet grundlag for prisfastsættelsen.
- Taksatorrapporten fik vi først at se da vi d. 04.11.2019 efter en Skadeskontrol hos FDM fik en kopi af den udleveret sammen med rapporten.

Her viste det sig at rapporten indeholdt flere graverende fejl omkring bilens stamdata:

- Køretøjet var angivet til at være en Kia Ceed(JD) Attract (Attract var en 1.4 benzin Hatchback model som ophørte med at blive produceret for Europa i 2015).
- Km-stand var opgivet til 56.053 og ikke de korrekte 53.056.
- Årgangen til 2017 og ikke det korrekte 2016.
- Samt den tidligere nævnte handelsværdi på 180.000 kr.
- Samtidig er de pointeret at der ikke er foretaget VIN opslag (hvilket ellers hurtigt ville kunne have korrigeret nogle af fejlen). Ved at 'grave videre i sagen' såvel under resten af reparationstiden samt efterfølgende har jeg fra selskabet side både mundtlig som skriftligt fået bekræftet at en genopbygning var den eneste sikre vej til at få erstatning fra et udenlandsk forsikringsselskab. Det var derfor en nødvendighed at sætte bilens handelsværdi så højt at rep.-omkostningerne kunne holdes indenfor de 60% af handelsværdien, hvilket også blev bekræftet da vi havde fået bilen tilbage efter genopbygningen. De mangler vi fandt og reklamerede over blev håndteret på følgende måde:

- Et defekt og støjende venstre forhjulsleje (der hvor modpartens bil havde ramt os) blev i samarbejde med værkstedet repareret under bilens garanti (Og blev derfor erstattet af Kia Motor).
- Opretnings af sporing blev af værkstedet nødtvunget udført på direkte opfordring fra mig.
- Vibrationer/rystelser i undervognen blev negligeret af såvel værksted som overtaksatoren indtil vi fik det dokumenteret ved test på Teknologisk Institut, hvorefter det blev afvist at være en tilstand som kunne henhøre under følgevirkninger af kollisionen, nu også af GF's cheftaksator. (Bilen var 5 uger før ulykken blevet sporet og afbalanceret i vores dækcenter uden anmærkninger.)
- En lakskade på bilens bagkofanger under forløbet hvor køretøjet, efter vores vurdering, juridisk set var i forsikringsselskabets varetægt er blevet afvist som en selvstændig skade (med deraf følgende egen selvrisiko hvis vi ønsker den udbedret).
- Manglende centerkapsler på forhjulene er blevet erstattet kontant/ via bankoverførsel og dermed ligeledes holdt udenfor skadesopgørelsen.
- En defekt tågebaglygte har de henvist os til selv at søge repareret hos værkstedet, selv om fejlen med altovervejende sandsynlighed er opstået i forbindelse med montering af det nye ledningsnet og dermed burde høre ind under forsikringens ansvar for at udbedre hele skaden (da det er dem som har entreret med værkstedet).

Med baggrund i ovenstående mener vi det bevist at Gf-forsikring ikke har levet op til følgende:

- Forsikringsaftaleloven §37 stk.1: Værdiansættelse.
- Registreringsafgiftsloven §7 stk. 2: Værdiansættelse.
- Registreringsafgiftsloven §7 stk. 3: Opgørelse af udgifter til genopbygning.
- Forsikringsaftaleloven §36 og forsikringsbetingelsernes punkt 19.2.1: Ved reparation skal bilen sættes i samme stand som før skaden.
- Samtidig mener vi at Gf i kraft af deres handlinger har pådraget sig en skyld i forhold til Straffelovens §279. Da de i kraft af deres handlemåde omkring hele sagsforløbet udelukkende har haft fokus på at opnå erstatning fra udlandet så gnidningsløst som muligt, og i kraft af det påførte os en ikke ubetydeligt egenudgift samt et større værditab på bilen.

Vi har i forbindelse med vores klage til GF's kvalitetsafdeling udarbejdet en opgørelse over vores udgifter samt de værditab vi mener at have lidt i kraft af disse handlinger. Opgørelsen vedhæftes i opdateret form (Bilag 1: Kia udgifter ...).

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Godtgørelse for de økonomiske tab vi er blevet påført/har lidt i kraft af GF's handlinger (Bilag 1: Kia udgifter ...) subsidiær en nedskrivning af bilens handelsværdi til et realistisk niveau med deraf

Ankenævnet for Forsikring

3.

95286

følgende pligt til fra GF side at tilbyde os kontanterstatning og at de samtidig yder erstatning for de udgifter vi er blevet påført i kraft af deres handlemåde (Bilag 2: Kia reduceret ..)."

Af vedlagt "Regnskab over udgifter og værditab i forbindelse med bilskade" fremgår bl.a.:

"					
Tekst	Udgift/tab	Udbetalt af:	Type	Refunderet Beløb	Egenudgift /værditab
	kr.			kr.	kr.
FDM abonnement	660,00				660,00
FDM Skadeskontrol	1.895,00	GF forsikring	Dækning	1.895,00	-
Mistet diesel under skadesforløb 30 l à 9,70 kr. =291,00 kr.	291,00	GF forsikring	Deldækning	200,00	91,00
Teknologisk Institut frekvensanalyse	6.562,50	GF forsikring	pr. kulance	3.281,25	3.281,25
Centerkapsler forhjul	435,00	GF forsikring	Dækning	435,00	-
Udsk. Forhjulsleje ca.	2.600,00	Kia Motor	Garanti	2.600,00	-
Udsk. Dæk	3.366,00				3.366,00
Tågebaglygte fejlsøg. /rep. ca.	1.500,00				1.500,00
Rep. Lakskade bagkofanger	4.526,10				4.526,10
Billeje 3 mdr.	15.971,32	... V	Deldækning	8.300,00	
		GF forsikring	pr. kulance	3.000,00	4.671,32
Bankgebyr valutaoverførsel	50,00				50,00
Værditab iflg. forhandlere m.v., min. 20% høj realistisk handelsværdi 160.000 kr.	32.000,00				32.000,00
Værditab + med udgangspunkt i taksators handelsværdi 180.000 kr.	20.000,00				20.000,00
I alt	89.856,92			19.711,25	70.145,67
Refunderet	19.711,25				
Udgift/værditab	70.145,67				"

Af vedlagt "Krav ved reduceret handelsværdi (170.000 kr.)" fremgår bl.a.:

"

Tekst	Årsag	Beløb
		kr.
Erstatning bil	Kontantværdi pga.	170.000,00
FDM abonnement	skaden	660,00
Mistet diesel under skadesforløb 30 l á 9,70 kr. =291,00 kr.	restbeløb	91,00
Teknologisk Institut frekvensanalyse	restbeløb	3.281,25
Billeje 3 mdr.	restbeløb	4.671,32
Udsk. Dæk	udgift	3.366,00
Pawa-behandling	udgift	3.095,00
Bankgebyr valutaoverførsel	udgift	50,00
I alt		185.214,57"

Selskabet har i brev af 13/7 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Klagen vedrører en række tvister, der er opstået efter et færdselsuheld som skete i [udland 2] med en [udland 1] modpart, der er erstatningsansvarlig for uheldet. Bilen blev i samråd SOS International hjemtransporteret til [værksted], som er autoriseret KIA forhandler.

1. Indledning

Det kan af klageskemaet udledes, at klagen omfatter følgende tvister:

- A. Nedskrivning af køretøjets værdi, for derved er være berettiget til en kontanterstatning frem for reparation af køretøjet.
- B. Udskiftet forhjulsleje er en garantireparation og ikke en del af skaden
- C. Mistet diesel under skadesforløb
- D. Teknologisk Institut frekvensanalyse
- E. Billeje i 3 måneder
- F. Værditab som følge af reparation
- G. Bankgebyr valuta overførsel
- H. Pawa-behandling
- I. Godtgørelse for abonnement hos FDM
- J. Tågebaglygte
- K. Reparation af lakskade på bagkofanger
- L. Udskiftning af dæk

2. Sagsfremstilling

Selskabet vil herefter redegøre for, hvad der ligger til grund for afgørelsen af de af klager nævnte tvister.

Med baggrund i, at klagen omfatter mange tvister, har selskabet for at skabe overskuelighed valgt, at bilag for hver tvist, er samlet vedhæftet f.eks. under punkt A således, at bilag er kaldt bilag A1, A2 osv. Bilagsnummer er noteret på hver enkelt bilag.

Ad A.

Klager er af den opfattelse, at selskabet har fastsat bilens værdi for højt, således klager efter gældende toldregler ikke blev tilbudt en kontanterstatning.

Der fremgår af klagen til Nævnet, at klager både mundtligt og skriftligt har fået bekræftet, at selskabet har fastsat bilens værdi så højt så skaden skulle repareres, idet det var den eneste sikre vej til, at selskabet kunne få erstatning fra det udenlandske selskab. Selskabet må hertil meddele, at dette på ingen måder har været tilfældet og at selskabet netop over for klager har oplyst, at selskabet er forpligtet til at opføre og udbetale erstatning efter gældende regler.

Herefter vil selskabet redegøre for forløbet omkring værdisætningen af klagers forløb.

Klageren sender mail til selskabet den 25. oktober 2019, hvor klager spørger om grundlaget for at gennemføre reparation. Bilag A1.

Den 28. oktober 2019 anmoder klager selskabet om at opstille beregningerne/beregningsgrundlaget for såvel køretøjets handelsværdi samt reparationen. Bilag A2.

Selskabet taler med klager den 1. november 2019. Her informeres klager om, at dennes opfattelse af toldreglerne ikke er korrekt. Klager har en anden opfattelse af bilens handelsværdi. Det aftales, at selskabet vender tilbage med dokumentation for værdi samt gældende toldregler. Bilag A3.

Selskabet anmoder taksatoren om at dokumentere, hvad der ligger til grund for vurderingen af bilens handelsværdi, og taksatoren fremsender dokumentation for dette. Bilag A4.

Selskabet fremsender den 1. november 2019 til klager med link til gældende toldregler og klager orienteres om, hvad der ligger til grund for værdifastsættelsen af bilens handelsværdi og oplyser samtidig, at den bil som klager har set stå til salg til kr. 154.000 ikke kan sammenlignes med den bil som klager har. Bilag A5.

Klager sender samme dag mail med oplysninger om bil der står til salg til kr. 168.900. Han oplyser, at han vil undersøge nærmere, for at underbygge påstande omkring handelsværdien. Bilag A6.

Den 2. november 2019 indsender klager bilag på bil, der skulle være sammenlignelig med klagers bil. Klager mener, at merværdi primært skyldes automatgear og ca. 10.000 laver kilometertal. Bilag A7.

Selskabet taler med klager den 4. november 2019. Her drøftes handelsværdien, og klager tilbydes at selskabets taksator går i dialog med ham ud fra det materiale som taksatoren har fastsat handelsværdien ud fra. Klager oplyser hertil, at han nok også er enig i dette. Bilag A8.

Klager sender 12. november 2019 mail, hvoraf det fremgår, at klager har fået den opfattelse, at en overskridelse af reparationsbeløbet i forhold til bilens handelsværdi for klager er uvedkommende. Selskabet oplyser 15. november, at dette ikke er korrekt forstået, og at selskabet er forpligtet til at følge gældende toldregler. Bilag A9.

Bilen bliver i mellemtiden repareret iht. taksatorrapport og senere faktura. Bilag A10.

Klager indsender den 14. april 2020 mail, hvor af det fremgår, at klagers bil er produceret i 2016. Bilag A11.

Selskabet kontakter klager den 24. april 2020. Her oplyser selskabet, at hvis klager stadig er utilfreds med den vurderede handelsværdi på bilen kan selskabet tilbyde syn og skøn. Klager oplyser hertil, at han på ingen måder er interesseret i syn og skøn. Det blev herefter oplyst, at Ankenævnet for Forsikring var eneste mulighed. Bilag A12.

Afslutningsvis for tvist A skal det gøres gældende, at selskabet har fastsat handelsværdien korrekt. Klagers oplysning om produktionsåret giver ikke anledning til, ændring af selskabets fastsættelse af handelsværdien idet det er bilens første registrerings dato, der danner grundlag for sammenligning med handelsværdien på tilsvarende biler. Selskabet har derfor korrekt repareret bilen i henhold til gældende toldregler, og klager skulle ikke have været tilbudt en kontanterstatning.

Ad B.

Klager er af den opfattelse, at det udskiftede forhjulsleje er en del af reparationen og dermed skal medtages i det samlede skadesbeløb, for derved at kunne vurdere, om skaden overstiger reparationsgrænsen og klager derved skulle have været tilbudt en kontanterstatning.

Herefter vil selskabet redegøre for forholdet vedr. forhjulslejet.

Klager sender mail den 11. december 2019. Her oplyses det, at FDM har lavet gennemgået bilen efter reparationen og udfærdiget en rapport. Testen har selskabet pr. kulance betalt. Af rapporten fremgår det, er der en defekt på forhjulslejet. Klager aftaler med værkstedet at forhjulslejet skal skiftes. Bilag B1.

Den 15. januar sender klager en mail, hvor klager undrer sig over, at reparation af forhjulslejet er behandlet og faktureret som en reklamationssag separat fra skaden. Bilag B2.

Klager kontakter værkstedet, da han mener at der er tale om en fejltagelse. Værkstedet oplyser hertil at det ikke er tilfældet. Der er tale om en nulfaktura og et bevis til klager om at venstre forhjulsnav er skiftet. Bilag B3.

11. maj 2020 oplyser klager, at han stadig mangler forklaring på, hvordan udskiftning af venstre forhjulsleje kunne blive en garantireparation. Selskabet taksator meddeler hertil, at hjullejet er skiftet på bilen fabriksgaranti idet værkstedets teknikker havde vurderet, at hjullejet ikke havde forbindelse med den skete skade på bilen. Bilag B4.

Klager oplyses dette i mail fra selskabet af 25. maj 2020. Bilag B5.

Sammenfattende for tvistens punkt B skal selskabet meddele, at skaden på forhjulslejet ikke er en del af skaden.

Ad C.

Klager har krav for mistet diesel under skadesforløb.
Selskabet vil redegøre for forholdet.

Selskabet har den 13. december 2019 talt med klager. Her blev det aftalt, at selskabet ville afregne kr. 200,00 for brændstof som klager var af den opfattelse der var forsvundet. Klager er der tilfreds med erstatningen. Bilag C1.

Dette bekræfter selskabet i mail til klager den 13. december 2019. Bilag C2.

Kravet som klager nu, retter på kr. 91,00 kan selskabet ikke erstatte, idet erstatningen for brændstof var afsluttet ved udbetalingen på kr. 200,00. I øvrigt er brændstof ikke dækket af kaskoforsikringen jf. punkt 17.1.11 i forsikringsbetingelserne. Bilag C3.

Ad D.

Teknologisk Institut frekvensanalyse.

Selskabets redegørelse for forløbet.

Klager oplyser selskabet den 19. december 2019, at han stadig af den opfattelse at bilen ryster under kørsel.

Det er klagers opfattelse, at en undersøgelse ved Teknologisk Institut kan vise dette. Bilag D1

Selskabet aftaler med taksatoren, at denne kontakter klager så de sammen kan tage en prøvetur. Taksator vender tilbage og oplyser, at han nu har været ude at køre med klager, og at det er hans opfattelse, at bilen kører som den skal. Taksator oplyser også, at han har prøvekørt en anden tilsvarende bil og den kørte på samme måde som klagers. Det aftales med taksator, at han prøver at få klager til at gøre det samme. Bilag D2.

Den 8. januar 2020 meddeler taksator klager dette, inden klager vælger at få lavet en test ved Teknologisk Institut. Taksator oplyser samtidig, at hvis testen viser afvigelser, der har sammenhæng til skaden, så betaler selskabet for testen. Bilag D3.

Klager meddeler selskabet den 14. januar 2020, at han har bestilt tid til test ved Teknologisk Institut. Bilag D4.

Den 17. februar 2020 sender klager en mail til selskabet med resultatet af testen hos Teknologisk Institut. Bilag D5.

Selskabet sender testen til selskabets taksator, der den 19. februar 2020 meddeler, at rystelserne ikke kan henføres til skaden. Det aftales med taksator, at selskabet pr. kulance vil betale 50% af prisen for analysen men at udgiften til nye dæk ikke kan betales, da der er tale om slitage. Bilag D6.

Selskabets taksator meddeler klager dette den 19. februar 2020. Bilag D7.

Den 21. februar sender klager en mail til selskabet. Her gør klager opmærksom på, at han ikke er enig i taksatorens konklusion af Frekvensanalysen. Bilag D8.

Selskabets cheftaksator sender den 26. februar 2020 svar til klager. Selskabets cheftaksator har samme vurdering af Frekvensanalysen. Bilag D9

Klager meddeler 26. februar 2020, at han stadig ikke er tilfreds. Selskabets cheftaksator oplyser den 2. marts 2020, at han ikke har yderligere kommentarer til sagen. Bilag D10.

Klagers udgift til Frekvensanalyse er ikke dækket af den tegnede forsikring. Selskabet har pr. kulance afregnet 50%. Selskabet kan derfor ikke erstatte klagers udgift.

Ad E

Billeje/afsavn i 3 måneder.

Selskabet skal redegøre forløbet.

Selskabet oplyser allerede klager den 7. august 2019 klager, at kravet for billeje ikke er dækket af klagers forsikring. Selskabet vil dog være behjælpelige med at videresende kravet fra kunden til det udenlandske selskab. Bilag E1.

Den 4. november 2019 taler selskabet med klager. Her oplyser selskabet, at de vil se velvilligt på de udgifter som klager har haft en udlejningsbil. Bilag E2.

Grunden til dette, er at værkstedet ikke havde en udlejningsbil, da klagers bil blev indleveret til reparation og klager valgte herefter, at leje en bil ved et biludlejningsfirma. Det var først efter at klagers bil havde stået og afventet reparation i en længere periode, da der var udfordringer i forhold til at skaffe reservedele, at selskabet blev opmærksom på kundens behov. Derfor valgte selskabet pr. kulance at ville deltage i kundens udgifter til lejebil, når sagen var afsluttet med det udenlandske forsikringsselskab. Dette oplyser selskabet også klager i mail af 15. november 2019. Bilag E3.

Selskabet oplyser igen den 4. marts 2020 klager om aftalen vedr. afsavn. Bilag E4.

Klager fremsender den 17. marts 2020 opgørelse for personlige krav, herunder afsavn. Bilag E5.

Den 23. marts 2020 taler selskabet med klager vedr. afsavn. Reglerne for klager oplyses. Bilag E6.

Selskabet meddeler klager at personlige krav fremsendes til det udenlandske selskab den 24. marts 2020. Bilag E7.

Klager meddeler den 2. april 2020, at han har modtaget delvis dækning fra det udenlandske forsikringsselskab. Klager spørger også til klagevejledning. Selskabet redegør for dette 3. april 2020. Bilag E8.

Den 28. april 2020 skriver selskabet til klager i forbindelse med besvarelse af klage fra klager. Selskabet spørger ind til bilag vedr. billeje. Bilag E9.

Klager svarer samme dag og selskabet meddeler klager den 1. maj 2020, at der kan betale kr. 3000,00 i kulance erstatning for udgifter til leje af bil. Bilag E10.

Klagers police vedlægges. Af denne fremgår det, at klager ikke har valgt dækning for bilsavn. Bilag E11.

Af punkt 17.1.11 i klagers forsikringsbetingelser fremgår det ligeledes, at kaskoforsikringen ikke dækker erstatningsbil. Bilag E 12.

Klagers krav for billeje kan derfor ikke erstattes, da det ikke er omfattet af den tegnede forsikring.

Ad. F

Værditab om følge af reparation.

Selskabet skal redegøre for forløbet.

Selskabet oplyser allerede klager den 7. august 2019 klager, at kravet for værdiforringelse ikke er dækket af klagers forsikring. Selskabet vil dog være behjælpelig med at videresende kravet fra kunden til det udenlandske selskab. Bilag F1.

Selskabet bekræfter dette igen i mail til klager af 4. marts 2020. Bilag F2.

Klager fremsender 17. marts 2020 krav for værditab. Bilag F3.

Selskabet meddeler klager den 24. marts 2020, at kravet for værdiforringelse fremsendes til det udenlandske forsikringsselskab. Bilag F4.

Klagers police vedlægges. Af denne fremgår det, at klager ikke har valgt dækning for værdiforringelse. Bilag F5.

Klagers krav for værdiforringelse kan ikke erstattes, da det ikke er omfattet af den tegnede forsikring.

Ad G.

Bankgebyr valuta overførsel.

Der er tale om en udgift på kr. 50 som klager har haft i forbindelse med klagers krav vedrørende bilsavn og værdiforringelse.

Da disse krav ikke er dækket af klagers forsikring, er dette krav ligeledes ikke dækket.

Ad H.

Klager kræver betaling for Pawa-behandling.

Klager gør i mail af 11. december 2019 opmærksom på, at der mangler Pawa-behandling af udskiftede dele. Bilag H1.

Selskabet taler med klager den 13. december 2019 og oplyser, at skiftede dele er undervognsbehandlet og at der er garanti på reparationen. Bilag H2.

Selskabet bekræfter dette i mail til klager 13. december 2019. Bilag H3.

Klager har aldrig dokumenteret dette krav, men selskabet må også afvise kravet, da de udskiftede dele er behandlet.

Ad I

Godtgørelse for abonnement ved FDM.

Klager har aldrig dokumenteret dette krav, men selskabet må ligeledes afvise dette krav, da det ikke er omfattet af den tegnede forsikring. Det skal for god orden nævnes, at selskabet pr. kulance har betalt for en FDM-test af bilen efter endt reparation.

Ad J

Tågebaglygte.

Klager gør i mail af 6 april 2020 opmærksom på, at der er en defekt ved tågebaglygten.

Den 6. maj 2020 henviser selskabet klager til værkstedet og beder klager om at reklamere over fejlen. Bilag J1.

Selskabet meddeler klager den 25. maj 2020, at den defekt efter værkstedets opfattelse ikke stammer fra denne skade, men at klager er velkommen til at komme forbi værkstedet, så der kan kigges på defekten. Bilag J2.

Selskabet har efterfølgende ikke hørt mere fra Klager vedr. denne tvist. Klagers skønnede krav på kr. 1500,00 kan derfor ikke betales.

Ad K

Reparation af lakskade på bagkofanger.

Selskabet taler med klager den 13. december 2019. Klager nævner skade på bagkofanger. Selskabet oplyser klager, at skaden på bagkofanger ikke vedrører frontskaden og derfor ikke kan betales sammen med frontskaden. Klager oplyser, at han godt kan leve med skaden. Bilag K1.

Selskabet bekræfter dette i mail til klager 13. december 2019. Bilag K2.

Klager gør opmærksom på dette igen i klage til selskabet den 6. april 2020. Bilag K3

Selskabet redegør i mail til klager den 6. maj 2020 for, hvorfor skaden ikke kan medtages under den omtalte skade, men at skaden kan dækkes som en ny selvstændig skade, som vil betyde opkrævning af selvrisiko. Bilag K4.

Selskabet kan derfor som følge heraf ikke dække skaden på bagkofangeren under denne skade.

Ad L

Krav vedr. udskiftning af dæk.

Klager oplyser i mail af 17. februar 2020, at denne har fået udskiftet bilens dæk som følge af den første Frekvensanalyse hos Teknologisk Institut. Bilag L1

Selskabets taksator meddeler klager den 19. februar 2020, at der ikke kan betales for udskiftning af dæk, da disse ikke er skadet som følge af uheldet. Bilag L2

Klager gør i mail af 21. februar 2020 opmærksom på, at han ikke er enig i dette. Bilag L3

Selskabets cheftaksator fastholder afgørelse i mail til klager den 26. februar 2020. Bilag L4. I og med at bilens dæk ikke er skadet som følge af uheldet, kan selskabet ikke tilbyde erstatning for udskiftning af dæk.

3. Sammenfatning

Kunden klager over selskabets behandling i klage af 6. april 2020. Af klagen fremgår at der er vedhæftede 34 bilag. De bilag, der har relevans for sagens tvister, indgår i sagens øvrige bilag. Bilag M.

Ankenævnet for Forsikring

11.

95286

Selskaber kontakter klager telefonisk den 24.04.2020 for drøftelse af sagen herunder en løsning af sagen. Selskabet kan ikke acceptere klagers krav i sagen og tilbyder klager, at der afholdes syn og skøn i forhold til bilens værdi. Den løsning afviser klager over for selskabet og klager oplyses herefter om videre klagemuligheder. Bilag N

Den 6. maj 2020 fremsender selskabet svar til klager. Bilag O

I sagen er der bilag, telefonnotater mv. der ikke omhandler de tvister som klager nævner. Disse er ikke medtaget i besvarelsen.

Er klager er af den opfattelse, at bilag der har betydning for sagen mangler, bedes klager venligst oplyse dette.

På ovenstående grundlag gøres det sammenfattende gældende, at sagen har været korrekt afgjort/behandlet, og klager ikke er berettiget til yderligere erstatning."

Klageren har i brev af 23/7 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Del 1

• 19.07.2017	0 km.	200.000 kr.
• 06.09.2019	53.000 km.	180.000 kr.
• 15.07.2020	66.000 km. nedskrevet pga. rep.	ca. 120.000 kr.

Ligner det en naturlig kontantprisudvikling på en bil?

For mig gør det ikke, men ikke desto mindre er det sådan vores bils kontantpris har udviklet sig iflg. Gf' forsikrings påstand.

For at kunne udfærdige en retvisende taksatorrapport med de korrekte reservedele og dermed også de korrekte reservedelspriser må man nødvendigvis have de eksakte stamdata som f.eks. mærke, årgang, udstyrsvariant (model) m.v. til rådighed.

Det må også have været tilfældet for selskabets overtaksator, da han i samarbejde med værkstedet dannede sig et overblik over skaden og udfærdigede taksatorrapporten på vores bil samt efterfølgende igangsatte en genopbygning.

At værkstedet var i besiddelse af disse data er udenfor enhver tvivl, da de har brugt det tidligere og brugte dem igen på den 0-fakturaen de fremsendte til os efter den såkaldte garantireparation (**Bilag 1**).

Hvorfor han så bevist indsatte andre data på rapportens kontrolblad (**Bilag 2**), følte trang til at pointere at han ikke havde foretaget VIN-opslag og senere forsøgte at dokumentere disse falske oplysninger med henvisning til en helt anden model/udstyrsvariant af en helt anden årgang, det ved jeg af gode grunde ikke.

At forestille sig, at det er sjusk er nok utænkelig, især med baggrund at forsikringsselskabets Fagspecialist Motor ... gentagende gange såvel pr. mail som telefonisk har forsikret os om at selskabets taksatorer er meget omhyggelige og meget opmærksomme på ikke at begå fejl.

Når fejl og sjusk således kan udelukkes må bevæggrunden skulle findes et helt andet sted.

Et godt sted at starte søgningen vil måske være i et uddrag af mail fra ovennævnte fagspecialist af 6. maj 2020:

'Handelsværdien har i denne sag betydning for, om din bil skulle repareres eller om du skulle tilbydes en kontanterstatning. Da reparationsprisen ikke oversteg grænsen for, at du skulle have været tilbudt en kontanterstatning, blev din bil repareret jf. gældende praksis.

Dette var en nødvendighed, for at vi kunne fremsætte et erstatningskrav overfor det ansvarlige forsikringsselskab, hvor kravet var opgjort efter gældende praksis/toldregler.'

I dette citat står der jo helt klart, at det var nødvendigt at fastsætte en høj handelsværdi for at iværksætte en reparation, og at det var nødvendigt at foretage en reparation for at kunne fremsætte et erstatningskrav overfor det ansvarlige forsikringsselskab.

At påstanden i citatet er retvisende bekræftes af at det ansvarlige forsikringsselskabs første reaktion på at få forelagt regningen på reparationsomkostningerne var at spørge ind til om der var foretaget en reparation (**Bilag 3**).

Med baggrund i ovenstående må jeg fastholde at forsikringen ikke har levet op til deres forpligtelse i henhold til Forsikringsaftaleloven §37 stk.1:

'Med de i §§ 38 og 75 nævnte undtagelser ansættes tingens værdi til det beløb, der efter priserne umiddelbart før forsikringsbegivenheden ville kræves til genanskaffelse af den tilintetgjorte eller beskadigede genstand med rimeligt fradrag for værdiforringelse ved alder, brug, nedsat anvendelighed eller andre omstændigheder.'

og Registreringsafgiftsloven §7 stk. 2:

'Køretøjets handelsværdi før skaden fastsættes af forsikringsselskabet. Handelsværdien er genanskaffelsesprisen for motorkøretøjet, inkl. afgift, umiddelbart før uheldet under hensyn til alder, antal kørte kilometer, vedligeholdelsesstand og slitage.'

Alle argumenter om og forsøg på dokumentation af vores bils handelsværdi må derfor afvises medmindre dokumentationen bygger på oplysninger omhandlende en Kia Ceed 1.6 CRDI 136 HK Style Plus Clim SW, diesel /2016, eller at der gøres fyldestgørende rede for de indbyrdes forskelligheder i såvel udstyr, km-stand, alder samt ikke mindst pris.

Del 2

Da, genopbygningen af karosseriet og motorrummet opbrugte al disponibel kapital indenfor beløbsgrænsen der var til rådighed, valgte selskabet/overtaksatoren at se bort fra at undersøge om der var skader på undervognen og i hvilket omfang, ligesom der heller ikke blev levnet plads til blot en lille prøvetur for at teste om alt var i orden. Med baggrund i det levede selskabet ikke op til deres forpligtelse i henhold til Forsikringsaftaleloven §36 første punktum:

'Er tingsforsikring tegnet uden angivelse af nogen bestemt interesse, skal forsikringen anses at dække den interesse, der knytter sig til, at selve tingens værdi ikke forringes ved forsikringsbegivenheden, men omfatter ikke anden til tingens bevarelse knyttet interesse.'

og forsikringsbetingelsernes punkt 19.2.1:

'Ved reparation skal bilen sættes i samme stand som før skaden.'

På trods af dette modtog vi efterfølgende et køretøj som ikke var færdigrepareret, og påpegede mangler blev, temmelig sikkert pga. det manglende rådighedsbeløb, bortfejset som ikke tilstedeværende eller irrelevante i forhold til skaden.

Det må klart konstateres, at den bil vi modtog fra værkstedet d. 29. november 2019 ikke var i samme stand som den bil vi fik beskadiget d. 28. juli samme år.

Omkring de mangler vi efterfølgende har påpeget har jeg følgende bemærkninger:

Hjulleje.

At det defekte forhjulsleje skulle være håndteret og bedømt alene af værkstedets tekniker kan simpelthen ikke være sandt, da reparationen blev aftalt mellem forsikringen og værkstedet, og overtaksatoren eller en anden repræsentant for forsikringen derfor uvægerligt må have været i dialog med værkstedet, som de er forpligtet til iflg.

RETNINGSLINJER FOR FORSIKRINGSSELSKABER OG AUTOVÆRKSTEDER VED FORSIKRINGSSKADER PÅ BILER.

Hvor der bl.a. står følgende:

'I de tilfælde, hvor der er tale om en forsikringsbetalt skade, er det forsikringsselskabet, som er værkstedets kunde, idet forsikringsselskabet bestiller og betaler for de ydelser, værkstedet leverer. I tilfælde af reklamationer over kvaliteten af det udførte arbejde tager værkstedet sig af reklamationen.'

Hvis reklamationen drejer sig om andre forhold end kvaliteten af det udførte arbejde og egentlige klagesager, skal bilejeren henvende sig til forsikringsselskabet. Derefter er det en sag mellem forsikringsselskabet og værkstedet.'

Med baggrund i ovenstående og de artikler, som med jævne mellemrum florerer i div. medier, er det nærliggende at formode at værkstedet er blevet presset af selskabet til at udskifte lejet på garantien i stedet for at lade den indgå i skadesopgørelsen. Jeg vil tillade mig at fastholde den påstand indtil der fra værkstedet og/eller pågældende tekniker foreligger en skriftlig begrundelse for hvilke indicier der lå til grund for at henføre defekten til en garantireparation. Jeg må derfor afvise selskabets påstand.

Endvidere var jeg tilstede og overværede hele udskiftningsprocessen af det defekte hjulleje.

Da det blev demonteret og trykket ud i pressen, kollapsede det defekte leje totalt. Det er mig derfor fuldstændigt uforståeligt hvordan det kan betragtes som en garantireparation når man tager i betragtning at det var placeret netop der hvor modpartens bil ramte os.

Dæk.

Efter såvel værkstedet som overtaksatoren havde afvist rystelser i bilen under kørsel fik jeg det dokumenteret hos Teknologisk Institut(TI). Ved en efterfølgende udskiftning af dækkene forsvandt såvel rystelserne som en medfølgende manglende retningsstabilitet.

Herefter afviste først overtaksatoren og senere cheftaksatoren at rystelserne kunne eller skulle henhøre under skaden, men i stedet hidrørte fra slidte dæk og det såkaldte hæl- og tå-fænomen.

Problemet her er at hæl/tå, som er et slid på for- og bagkanterne af slidebanens lameller, kun i ganske få tilfælde giver rystelser, og såfremt det gør er rystelserne fordelt over hele dækkets/hjulets omkreds så det føles som at køre på et vaskebræt, samtidig vil det aldrig have indflydelse på retningsstabiliteten. Her viste TI målinger entydigt at rystelserne stammede fra et enkelt punkt på dækkets omkreds, og det sammenholdt med at vi havde fået bilen sporet og afbalanceret 5 uger før ulykken uden anmærkninger, gør at selskabets påstande om det manglende sammenhæng ikke kan være rigtige. Jeg mener hermed også at have tilbagevist disse påstande.

Såfremt selskabets teori om disse to problemer skulle 'holde vand', vil det betyde:

- At vi, efter at have ofret 1.335 kr. (ca. det halve af prisen på nye dæk) på sporing og afbalancering, har begivet os ud på en ferietur gennem Europa i en forholdsvis nyere bil der manglede retningsstabilitet, rystede på grund af nedslidte dæk og larmede fra en defekt forhjulsleje, som jeg udmærket viste at jeg kunne køre hen og få skiftet vederlagsfri på bilens garanti. -Det er virkelig noget som giver mening for mig-. Eller kan det tænkes at lejet simpelthen har stået og faldet sammen i løbet af de 4 måneder bilen var enten under hjemtransport eller genopbygning på værkstedet.
- At vi har været så heldige eller uheldige at modparten har ramt os lige netop der hvor vi havde et defekt leje. Odds 1 til 1 million.

Endelig er opretning af bilens undervogn i form af afbalancering og sporing, som blev foretaget (på min opfordring) i forbindelse med hjullejeskiftet, aldrig blevet omtalt.

Jeg formoder det skyldes at værkstedet har taget det på deres egen kappe, da jeg kan se det er fravalgt/fratrucket på den afsluttende taksatorrapport (Bilag 4 side 2) og at vi heller ikke har modtaget nogen faktura på det.

Også det mener jeg indikerer at værkstedet har været under pres, eller plejer de ikke at arbejde gratis.

Sammenlagt om dette punkt mener vi at selskabet ved især deres håndtering af vores reklamationer har manipuleret og forsøgt at snige sig uden om deres ansvar omkring færdiggørelsen af reparationen. Vi mener derfor heller ikke de har levet op til deres pligt i henhold til Registreringsafgiftsloven § 7 stk. 3 andet punktum:

'Opgørelsen skal indeholde samtlige udgifter til genopbygningen inkl. merværdiafgift, herunder maling og lakering.'

Del 3

Da, alle øvrige udgifter i denne sag er naturlige følgeudgifter, som knytter sig til og er dybt afhængige af afgørelserne i henholdsvis del 1 og 2, giver de sig selv, idet vi må skulle holdes skadefri i henhold til nævnets afgørelse. Derfor vil det ikke tjener noget formål at omtale dem yderligere her, bortset fra et punkt.

Det drejer sig om bilaget:

Krav ved reduceret handelsværdi (170.000 kr.) skadenr. ...

Her er jeg ved gennemgang blevet opmærksom på at jeg har glemt at indføje en post om unødvendig merudgift i forhold til hvis køretøjet var blevet totalskadet tidligere.

Det drejer sig om:

60.000 km serviceeftersyn kr. 5.283,33

Det ønsker jeg at tilføje så opgørelsens totalsum ændres fra kr. 185.214,57 til kr.190.497,33.

Del 4

Såfremt vi få hel eller delvis ret i vore påstande om at Gf forsikring har handlet i strid med gældende regler og lovgivningen på området, vil de udover deres forpligtelser i henhold til den tegnede forsikring, have pådraget sig et udvidet ansvar, så de som minimum må holde os økonomisk skadefri under hensyn til hvilken afgørelse der er truffet.

Del 5

Dette er ikke en del af sagen, og skal som sådan ikke inddrages i denne. Det tjener kun det formål at forklare hvorfor vi har inddraget Straffelovens § 279 i vores anke.

Såfremt vi måtte få medhold i hele eller dele af vores anke, mener vi at Gf forsikring i varierende grad har gjort sig skyldig i forsøg på bedrageri på følgende punkter:

1. Overfor os, ved i kraft af deres handlinger at have pådraget os unødvendige tab og udgifter for at de selv har kunnet hjemtage en gevinst i form af en erstatning fra modpartens forsikringsselskab.
2. Overfor Skat/Staten, ved i kraft af deres opskrivning af bilens handelsværdi at have unddraget Skat et lovpligtigt afgiftstilsvar ved udførelse af reparationen.
3. Overfor Kia Motor, ved at påføre dem en fejlagtig og unødigt udgift i form af en fejlkonteret såkaldt 'garantireparation'.
4. Overfor det [udland 1] forsikringsselskab, ved på grundlag af urigtige oplysninger at have gennemført en urimelig reparation og lade selskabet betale regningen herfor."

Selskabet har i brev af 14/8 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Klager har delt sine bemærkninger op i dele og selskabet vil herunder oplyse sine kommentarer til hver del.

Del 1

Selskabet har tidligere redegjort for, hvordan man har fundet frem til bilens handelsværdi. Selskabet har tilbudt klager syn og skøn, hvilket klager har afvist. Selskabet har derfor ikke yderligere kommentarer til del 1.

Del 2

Klagers påstand om, at selskabet har presset værkstedet til at skifte hjullejet som en garantireparation, er på ingen måder korrekt. Selskabet kan på det kraftigste afvise den påstand. Selskabet har ikke yderligere oplysninger til del 2.

Ankenævnet for Forsikring

16.

95286

Del 3

Klager har under del 3 rejst yderligere et krav på kr. 5283,33 for 60.000 km serviceeftersyn, da bilen blev repareret som følge af skaden. Kravet er ikke omfattet af den tegnede forsikring. Selskabet har tidligere redegjort for, at bilen korrekt er blevet repareret i henhold til gældende toldregler. Selskabet må derfor afvise klagers krav og har herefter ikke yderligere kommentarer.

Del 4

Selskabet har hertil ingen kommentarer.

Del 5

Selskabet har hertil ingen kommentarer."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af mail af 1/11 2019 fra selskabets overtaksator fremgår bl.a.:

"Her er en liste over hvad der er solgt, fra 2017, lige som FT's bil er.

Den bil han siger der står til 154.000,- har kørt 94.000 km er fra 2016, og har ikke samme front som FT's bil har. Så den er svær at sammenligne med.

Der står kun 2016 modeller til salg."

Af selskabets udskrift over sammenlignelige køretøjer fremgår bl.a.:

"

BILLISTEN - SOLGTE

Prisguide		Forslag til pris er baseret på oplysninger for de viste biler							
Gennemsnit (af 4 biler)		27.000 km	197.120 kr.						
Indtastet bil		-	0 kr.						
Type	Mærke	Model	1. reg	Km	Kontantpris	Postnr	Salgstype	Salgsdato	Salgspris
D	Kia	Ceed 1,6 CRDi 136 Attraction SW 5d, Hvid	02-2017	42.000	183.880		Detail	13-09-2019	179.900
D	Kia	Ceed 1,6 CRDi 136 Attraction SW 5d, Koksmetal	04-2017	14.000	204.900		Detail	23-02-2019	200.920
D	Kia	Ceed 1,6 CRDi 136 Attraction SW 5d, Koksmetal	01-2017	38.000	189.800		Detail	16-04-2019	189.800
D	Kia	Ceed 1,6 CRDi 136 Attraction SW 5d, Sortmetal	08-2017	14.000	209.900		Detail	10-02-2019	205.920

"

Af bilannonce indhentet af klageren fremgår bl.a.:

"Kia Ceed CRDi 136 Style+ Clim SW 1,6

Gearkasse: Manuel Årgang: 2016 Kilometer: 54.000

169.900 kr.

...

SPECIFIKATIONER

Farve: Koksmetal

Hestekræfter: 136

Brændstoftype: Diesel

Ankenævnet for Forsikring

17.

95286

Biltype: Stationcar
Registreringsdato: 08-10-2015
Antal døre: 5
Nypris: 258.163 kr.
Antal gear: 6
Cylindre: 4
Trækjul: forhjul
Max. påhæng: 1.500 kg
Tank: 53 l
Km/l: 25,6 km/l
0 – 100 km/t: 10,5 sek
Tophastighed: 194 km/t
Vægt: 1.332 kg
Lasteevne: 588 kg
Airbags: 6
Gearkasse: Manuel
Årgang: 2016
Kilometer: 54.000"

Af bilannonce indhentet af klageren fremgår bl.a.:

"Kia Ceed

SW 1,6 CRDI Style Plus Clim DCT 136HK Stc 7g Aut.

42.000 km. • Reg. dato 08-03-2017 • 23,8 km/l • Gear: Automatisk • 136 HK

Kontantpris 184.900 kr.

Heraf leveringsomkostninger 3.980 kr."

Af taksatorrapport fremgår bl.a.:

"

Ankenævnet for Forsikring

18.

95286

DIV. OPLYSNINGER : TYPE : KOLLISION 1.REG. DATO : 28.02.2017
ZONE : FRONT KM-STAND : 56.053
HØJRE SIDE FOR
VENSTRE SIDE FOR
MEKANISKE DELE
HANDELSVÆRDI: 180.000
REP. GRÆNSE : 108.000
ÅRGANG : 2017

KIA CEEED(JD) ATTRACT 28 A3 80
STELNR.: [REDACTED]

ARBEJDSLØN.....	23684,00	KR
ARB.LØN HULRUMSKONSERVING	124,00	
MATERIALER HULRUMSKONSERVING	125,00	

DIVERSE IALT.....	249,00 -->	249,00 KR
RESERVEDELE	51770,79	
FRADrag RESERVEDELSSUM (5,0%)	-2499,60	

RESERVEDELE IALT.....	49271,19 -->	49271,19 KR
LAK.....	9797,80	KR
MILJØOMKOSTNING AF LAKMATERIALER 6,0%.....	276,50	KR
MILJØOMKOSTNING AF ARBEJDSLØN 1,4%.....	331,58	KR
MOMSPLIGTIG.....	83610,07	KR
MOMS 25,00%.....	20902,52	KR
IALT INCL. MOMS.....	104512,59	KR
TIDLIGERE RAPPORT.....	114552,65	KR

DIFFERENCE.....	-10040,06	KR
HERAF MOMS.....(-2008,01)		

Af rapport fra FDM fremgår bl.a.:

"Bør udbedres

5099 Køreegenskaber, vibrationer, Ved testen blev der foretaget en prøvekørsel. Der fremkommer en meget markant brummelyd samt resonans i rattet ved ca. 90 km/t og op ad. Bør undersøges om der sammenhæng med skaden.

5121 Motorstyring – Fejlkode udlæst, fejlkode i motorstyring, fejl lagret,

Anmærkning (X)

Trænger ikke til omgående udbedring, men skal holdes under opsyn.

153 Fælg, centreringsring, Centerkapsel mangler begge for.

Andre væsentlige fejl og mangler

Som testassistenten har fundet, men som ikke kommer ind under punkterne i denne test.

Der er udlæst fejlkode i Airbagsystemet.

B132900. Bør undersøges nærmere. (0)

Spor efter klør (bænk) Efterbehandling mangler. (0)"

Ankenævnet for Forsikring

19.

95286

Af frekvensanalyse af 21/1 2020 fra Teknologisk Institut fremgår bl.a.:

"Frekvensanalyserne blev foretaget med henblik på at fastsætte årsagerne til det gene rende vibrationsniveau, som angiveligt opstår i kabinen, primært ved hastigheder fra Ca. 80 og op til Ca. 135 km/t.

Efterfølgende er der d. 6/2 2020 foretaget endnu en frekvensanalyse efter udskiftning af 4 dæk. Dækkene blev udskiftet grundet hæl/tå slitage på dem alle, samt grundet visuelle urundheder.

...

Der er foretaget 12 målinger i alt, og nedenfor er de tydeligste forskelle oplistet.

De eneste frekvenser som kan opfanges af måleudstyret, er hjulenes omdrejningstal, og der ses ikke andre målbare frekvenser. Fokus skal derfor rettes mod hjulene.

...

Konklusion:

Det er Teknologisk Instituts vurdering, at efter udskiftning af 4 dæk, er vibrationsniveauet i køretøjet yderst acceptabelt.

Som diagrammerne viser, er der sket en signifikant reduktion i amplituderne på 3 af hjulene efter dækskiftet. Den største reduktion er sket efter udskiftning af højre fordæk."

Af mail af 24/3 2020 fra selskabet til klageren fremgår bl.a.:

"Jeg har været i kontakt med [overtaksator] vedr., de 2 centerkapsler. Han oplyser, at du kan få kapslerne ved en Kia forhandler. Prisen pr. kapsel er kr. 217,50 pr. stk. Det skulle være lige til, at klikke kapslerne på.

Der afregnes kt. 435,00 til jeres Nem konto for kapslerne."

Af mail af 25/5 2020 fra overtaksator til klageren fremgår bl.a.:

"Hjullejet er skiftede på, bilens fabriksgaranti. Da det er vurderet fra, teknikerens side, at hjullejet ikke havde årsagssammenhæng, med skaden på bilen.

Der er 7 års garanti på bilen, fra ny."

Af mail af 25/5 2020 fra selskabet til klageren fremgår bl.a.:

"Jeg har på baggrund af din mail, fået selskabets taksator til at undersøge forholdene vedr. tågebaglygten og venstre forhjulsleje.

I den forbindelse har vi været i kontakt med værkstedet.

Værkstedet oplyser, at det er kun ledningsnettet i motorrummet, der er skiftet. Så umiddelbart er det værkstedets opfattelse, at tågebaglygtens defekt, ikke stammer fra det skiftede ledningsnet. Du skal dog være velkommen på værkstedet, så du i fællesskab med værkstedet kan kigge på defekten. Du bedes selv indgå en aftale med værkstedet om, hvornår du kan komme forbi. Skulle det vise sig, at defekten kan henføres til skaden, skal selskabets taksator tilkaldes igen."

Af policen fremgår bl.a.:

"Dækning	Valgt
Bilafsavn	Nej
Værdiforringelse	Nej"

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"16. Hvad dækker kaskoforsikringen

16.1 Kaskoforsikringen dækker enhver skade på og tyveri af bilen.

...

17. Hvad dækker kaskoforsikringen ikke

17.1 Kaskoforsikringen dækker ikke:

...

17.1.9 Tab og tyveri af brændstof.

...

17.1.11 Erstatningsbil.

...

19. Hvordan erstattes skaden

19.1 GF Forsikring kan vælge at erstatte en skade ved at lade bilen reparere, erstatte den skete skade med et kontant beløb eller genlevere, jf. punkterne 19.2, 19.3 og 19.6.

...

19.2 Reparation.

19.2.1 Ved reparation skal bilen sættes i samme stand som før skaden.

...

19.2.5 GF Forsikring dækker udelukkende reparation af den eller de beskadigede dele. Fx erstattes ikke farvenuancer efter lakering eller forskelle i fælge efter reparation eller udskiftning af en eller flere fælge. Forsikringstager bærer risikoen for, at reservedele svarende til de beskadigede ikke kan skaffes. Eventuel forringelse af bilens handelsværdi* som følge af reparationen eller skaden erstattes ikke.

...

69.4 Syn og skøn

Uenighed om værdien af bilen kan afgøres ved syn og skøn, hvis forsikringstager* og GF Forsikring er enige herom.

I givet fald udpeger forsikringstager og GF Forsikring en uvildig sagkyndig, som skal fastsætte værdien af bilen.

Hvis syn- og skønsmandens afgørelse medfører en højere værdi af bilen end den af GF Forsikring tilbudte, betaler GF Forsikring alle omkostninger til syn og skønsmanden. Hvis

afgørelsen medfører en tilsvarende eller lavere værdi end den af GF Forsikring tilbudte, skal forsikringstager betale halvdelen af omkostningerne til syn- og skønsmanden."

Nævnet udtaler:

Den forsikrede bil – en Kia Ceed 1.6 CRDI 136 HK Style Plus Clim SW, diesel / 2016, km 53.056 – var impliceret i et trafikuheld i udland 2 den 28/8 2019, hvor modparten, der var fra udland 1, var erstatningsansvarlig for uheldet. Selskabet har erstattet skaderne på bilen ved at lade bilen reparere, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 19.2. Klageren ønsker "Godtgørelse for de økonomiske tab vi er blevet påført/har lidt i kraft af GF's handlinger (Bilag 1: Kia udgifter ..) subsidier en nedskrivning af bilens handelsværdi til et realistisk niveau med deraf følgende pligt til fra Gf side at tilbyde os kontanterstatning og at de samtidig yder erstatning for de udgifter vi er blevet påført i kraft af deres handlemåde (Bilag 2: Kia reduceret ..)".

A – Bilens handelsværdi

Selskabet har opgjort bilens handelsværdi til 180.000 kr. Klageren har anført, at bilens værdi er ansat for højt. Han har endvidere anført, at de af selskabet fremlagte salgsannoncer ikke er sammenlignelige, og at taksatorrapporten indeholder flere graverende fejl omkring bilens stamdata.

Selskabet har anført, at "selskabet har fastsat handelsværdien korrekt. Klagers oplysning om produktionsåret giver ikke anledning til, ændring af selskabets fastsættelse af handelsværdien idet det er bilens første registrerings dato, der danner grundlag for sammenligning med handelsværdien på tilsvarende biler. Selskabet har derfor korrekt repareret bilen i henhold til gældende toldregler, og klager skulle ikke have været tilbudt en kontanterstatning", og at selskabet har tilbudt klageren, at der afholdes syn og skøn, hvilket han har afvist.

Af forsikringsbetingelserne punkt 19.1 fremgår det, at "GF Forsikring kan vælge at erstatte en skade ved at lade bilen reparere, erstatte den skete skade med et kontant beløb eller genlevere, jf. punkterne 19.2, 19.3 og 19.6". Det fremgår af punkt 19.2, at "Ved reparation skal bilen sættes i samme stand som før skaden".

Nævnet bemærker, at det i henhold til almindelige forsikringsretlige principper er klageren, der skal bevise rigtigheden og størrelsen af sit krav.

Af lov om registreringsafgift af motorkøretøjers § 7 fremgår det, at der skal svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved et færdselsuheld, såfremt disse er omfattet af en skadesforsikring, og såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld mv. skete skader overstiger en vis procentsats, der eksempelvis kan være på mellem 60 og 70 % af bilens handelsværdi. Af § 7, stk. 2 fremgår det, at køretøjets handelsværdi før skaden fastsættes af forsikringsselskabet.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at bilen i skatteretlig henseende var totalskadet som følge af færdselsuheldet. Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at udbetale erstatning ud over reparationsudgiften.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at der ikke er oplysninger i sagen, som indikerer, at bilens handelsværdi forud for trafikuheldet var så lav, at bilen efter lov om registreringsafgift af motorkøretøjer skulle anses for totalskadet.

Nævnet har endvidere lagt vægt på, at klageren har afvist selskabets tilbud om at afholde syn og skøn med henblik på en fastsættelse af bilens værdi, hvorfor klageren har bragt sig selv i en bevismæssig vanskelig situation.

Det, som klageren i øvrigt har anført – herunder bemærkningerne vedrørende salgsannoncerne, som selskabet har fremlagt, og bilens stamdata i taksatorrapporten – kan ikke føre til andet resultat.

Klageren har anført, at han har haft en merudgift på 5.283,33 kr. i forhold til, hvis bilen var blevet erklæret totalskadet tidligere.

Nævnet finder ikke grundlag for at pålægge selskabet at afholde klagerens merudgift, idet der ikke er grundlag for at tilsidesætte handelsværdi, som selskabet har fastsat.

B – udskiftet forhjulsleje

Klageren er endvidere utilfreds med, at udskiftning af defekt og støjende venstre forhjulsleje er repareret under bilens garanti i stedet for at være vurderet som en del af den samlede reparation i forbindelse med uheldet.

Af rapport fra FDM fremgår det blandt andet, at "køreegenskaber, vibrationer, Ved testen blev der foretaget en prøve kørsel. Der fremkommer en meget markant brummelyd samt resonans i rattet ved ca. 90 km/t og op ad. Bør undersøges om der sammenhæng med skaden".

Det fremgår af mail af 25/5 2020 fra selskabets overtaksator, at "Hjullejet er skiftede på, bilens fabriksgaranti. Da det er vurderet fra, teknikerens side, at hjullejet ikke havde årsagssammenhæng, med skaden på bilen. Der er 7 års garanti på bilen, fra ny".

Efter en gennemgang af sagen kan nævnet ikke kritisere, at selskabet har vurderet, at det defekte forhjulslejet ikke er en del af skaden.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det er klageren der har bevisbyrden for, hvorvidt der er årsagssammenhæng mellem det anmeldte uheld og det nu skiftede forhjulsleje, og at det er værkstedets teknikkers opfattelse, at der ikke er en sådan sammenhæng.

C – Mistet diesel

Klageren kræver, at selskabet erstatter mistet diesel under skadeforløbet. Selskabet har udbetalt 200 kr. hertil.

Det fremgår af forsikringsbetingelserne punkt 17.1.9, at forsikringen ikke dækker "tab og tyveri af brændstof". Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist yderligere dækning hertil.

D – Teknologisk Instituts frekvensanalyse og L – Udskiftning af dæk

Klageren er utilfreds med, at selskabet har afvist at dække de samlede omkostninger til den af Teknologisk Institut udarbejdede analyse samt udskiftning af bilens dæk.

Selskabet har pr. kulance betalt 50 % af prisen for analysen og har afvist yderligere dækning hertil, da udgifterne til frekvensanalysen ikke er dækket af den tegnede forsikring. Selskabet har endvidere afvist at dække udgiften til nye dæk, da problemerne med de tidligere monterede dæk skyldtes slitage.

Af frekvensanalyse af 21/1 2020 fra Teknologisk Institut fremgår det blandt andet, at "Frekvensanalyserne blev foretaget med henblik på at fastsætte årsagerne til det generende vibrationsniveau, som angiveligt opstår i kabinen, primært ved hastigheder fra ca. 80 og op til ca. 135 km/t. Efterfølgende er der d. 6/2 2020 foretaget endnu en frekvensanalyse efter udskiftning af 4 dæk. Dækkene blev udskiftet grundet hæl/tå slitage på dem alle, samt grundet visuelle urundheder", og at "Det er Teknologisk Instituts vurdering, at efter udskiftning af 4 dæk, er vibrationsniveauet i køretøjet yderst acceptabelt. Som diagrammerne viser, er der sket en signifikant reduktion i amplituderne på 3 af hjulene efter dækskiftet. Den største reduktion er sket efter udskiftning af højre fordæk".

Nævnet finder, at klageren ikke har bevist, at der er årsagssammenhæng mellem rystelserne og uheldet.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det af frekvensanalyse af 21/1 2020 fra Teknologisk Institut fremgår, at "Dækkene blev udskiftet grundet hæl/tå slitage på dem alle, samt grundet visuelle urundheder". Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at dække udgiften til nye dæk, under henvisning til, at problemerne med dækkene skyldtes slidtage uden sammenhæng med det anmeldte uheld.

Nævnet har endvidere ikke grundlag for at pålægges selskabet i videre omfang at dække omkostningerne til den af Teknologisk Institut udarbejdede analyse, da der ikke herved er påvist en dækningsberettigende skade.

E – Billeje i 3 måneder

Selskabet har pr. kulance betalt 3.000 kr. i erstatning for udgifter til leje af bil.

Det fremgår af klagerens police, at der ikke er tilvalgt dækning for bilafsavn. Af forsikringsbetingelsernes punkt 17.1.11 fremgår det, at forsikringen ikke dækker erstatningsbil. Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist yderligere dækning.

F – Værditab som følge af reparation

Selskabet har afvist dækning under henvisning til, at værdiforringelse ikke er omfattet af den tegnede forsikring.

Da klageren ikke har tilvalgt dækning for værdiforringelse, jf. policen, kan nævnet ikke kritisere selskabets afgørelse. Nævnet bemærker i øvrigt, at det af forsikringsbetingelsernes punkt

Ankenævnet for Forsikring

26.

95286

19.2.5 fremgår, at "Eventuel forringelse af bilens handelsværdi* som følge af reparation eller skaden erstattes ikke".

G – Bankgebyr valuta overførsel

Klageren kræver, at selskabet dækker hans omkostninger hertil med 50 kr.

Nævnet finder, at forholdet ikke er dækket over den tegnede forsikring, hvorfor nævnet ikke kan kritisere selskabets afgørelse.

H – Pawa-behandling

Klageren kræver betaling for Pawa-behandling.

Nævnet finder, at klageren ikke har dokumenteret sit krav.

I – Godtgørelse for abonnement hos FDM

Da omkostningerne hertil ikke er dækket af den tegnede forsikring, kan nævnet ikke kritisere, at selskabet har afvist dækning.

J – Tågebaglygte

Klageren har anført, at fejlen med altovervejende sandsynlighed er opstået i forbindelse med montering af det nye ledningsnet.

Af mail af 25/5 2020 fra selskabet til klageren fremgår det, at "Værkstedet oplyser, at det er kun ledningsnettet i motorrummet, der er skiftet. Så umiddelbart er det værkstedets opfattelse, at tågebaglygtens defekt, ikke stammer fra det skiftede ledningsnet. Du skal dog være velkommen på værkstedet, så du i fællesskab med værkstedet kan kigge på defekten. Du bedes selv indgå

en aftale med værkstedet om, hvornår du kan komme forbi. Skulle det vise sig, at defekten kan henføres til skaden, skal selskabets taksator tilkaldes igen".

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at den defekte tågebaglygte er opstået i forbindelse med montering af det nye ledningsnet. Nævnet kan derfor ikke kritisere selskabets afgørelse.

K – Reparation af lakskade på bagkofanger

Selskabet har afvist at dække skaden på bagkofangeren under den anmeldte skade.

Nævnet finder, at klageren ikke har bevist, at forholdet er opstået i forbindelse med det anmeldte uheld.

L – Manglende centerkapsler på forhjulene

Klageren har anført, at manglende centerkapsler på forhjulene er blevet erstattet kontant/via bankoverførsel og dermed holdt udenfor skadeopførelsen.

Af mail af 24/3 2020 fra selskabet til klageren fremgår det blandt andet, at "Jeg har været i kontakt med taksator ... vedr. de 2 centerkapsler. Han oplyser, at du kan få kapslerne ved en Kia forhandler. Prisen pr. kapsel er kr. 217,50 pr. stk. Det skulle være lige til, at klikke kapslerne på. Der afregnes kr. 435,00 til jeres Nem konto for kapslerne".

Nævnet finder ikke grundlag for at kritisere, at selskabet har udbetalt kontanterstatning herfor.

Det, som klageren i øvrigt har anført – herunder hans henvisning til forsikringsaftalelovens § 37, stk. 1, registreringsafgiftlovens § 7, stk. 2 og 3, forsikringsaftalelovens § 36 og forsikringsbetingelsernes punkt 19.2.1 samt straffelovens § 279 – kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

Ankenævnet *for* Forsikring

28.

95286

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Thønnings'.

Peter Thønnings