

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 4. november 2020 blev i sag nr. 95532:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Købstædernes Forsikring GS
Strandgade 27A
1401 København K

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klage af 23/6 2020 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

"På vegne af min klient, [klageren], skal jeg hermed påklage Købstædernes Forsikrings afgørelse fsva. afvist dækning af skade sket på min klients bil, [bilmærke + model] med reg. nr. ...

Købstædernes Forsikring har ved skrivelse af 19. maj 2020 fastholdt deres afgørelse, ved hvilken afgørelse er henvist til at Købstædernes Forsikring mener der er tale om en mekanisk fejl der er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i betingelsernes punkt 2.2. Afgørelsen vedlægges i kopi.

Jeg skal indledningsvis fremkomme med en kronologisk gennemgang af forløbet.

I forbindelse med et ferieophold i [udlandet] i januar 2020 havde min klients bil en skade, - side-ruden ved førersædet var blevet smadret. Der var ikke andre skader på bilen, og bilen kørte fejlfrit til [udlandet].

Som følge heraf blev der taget kontakt til Købstædernes Forsikring, der viderehenviste til deres samarbejdspartner, SOS International.

Der blev derfor taget kontakt til SOS International, som gav min klient besked om, at skaden skulle udbedres på et værksted i [udlandet], idet bilen ikke kunne hjemtransporteres med en ødelagt rude. SOS International bestilte derfor transport af bilen til værkstedet [bilmærkeværksted i udlandet]. Bilen blev startet og kørt op på autotransporten, der transporterede bilen til værkstedet, hvor ruden skulle skiftes. På dette tidspunkt fejlede bilen ikke noget, og der var ikke advarselslamper eller andet der skulle indikere problemer.

Ankenævnet for Forsikring

2.

95532

Under ophold på værkstedet i [udlandet] fik min klient pludselig at vide, at noget skulle repareres ved motoren. Det var ikke noget min klient kendte til, men min klient sagde ok, hvis det var noget der var vigtigt. Min klient gik ud fra at værkstedet loyalt havde oplyst om noget de havde fundet. Det bemærkes hertil, at bilen tilsyneladende har kørt en del kilometer under opholdet på det værksted [i udlandet], men min klient er ikke klar over hvorfor eller med hvilket formål. Det skal endvidere bemærkes, at min klient ved telefonopkald fra værkstedet fik oplyst, at motoren blev dårligere og dårligere, uden at min klient kunne få at vide hvad eller hvorfor. Først oplyses det at motorlampen lyser, senere ryger det fra bilen, og senere igen larmer motoren. Værkstedet har tilsyneladende kørt en del kilometer i bilen, og 'fundet' nye ting hver gang.

Efterfølgende fik min klient så at vide, at den nu var helt galt med motoren, og at bilen slet ikke kunne køre. Værkstedet starter dog bilen og kører den på lastbil.

Den 3. marts 2020 blev bilen leveret 'hjem' til [bilmærkeforhandler 2 i Danmark]. Det viste sig her, at bilen som oplyst ikke længere kunne køre pga. en ej funktionsdygtig motor. Dette altså på trods af at motoren var fuldt funktionsdygtig, da bilen blev kørt op på autotransporten og transporteret til værkstedet og på trods af, at bilen i januar havde kørt familien fra Danmark til [udlandet].

Min klient foretog derfor en skadesanmeldelse d. 3. marts 2020 til Købstædernes Forsikring. På baggrund heraf foretog selskabet en vurdering af skaden.

Forsikringsselskabet responderede herefter d. 28. april 2020 og afviste dækning henset til, at der efter forsikringsselskabets opfattelse var tale om en skade af mekanisk art med henvisning til at der var tale om kondens i motorens indsugningssystem, og som derfor i henhold til forsikringsbetingelserne ikke var dækket.

Denne afgørelse kan ikke accepteres, og forsikringens afvisning synes ikke at have hverken teoretisk eller praktisk belæg.

Det skal således bestrides, at der er tale om en skade af mekanisk art, som er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i forsikringsbetingelserne, hvilket i øvrigt heller ikke kan anses som værende dokumenteret.

Det klare udgangspunkt er jo at forsikringen overtager bilen i deres varetægt, og derefter har ansvaret for bilen.

Det må stå helt klart, at der på tidspunktet for bilens overdragelse til forsikringen ikke var andre skader af nogen art end en knust siderude, hvilket ikke har haft nogen som helst tilknytning til motoren eller bilen i øvrigt, og at bilen problemfrit har kørt turen kort forinden fra Danmark til [udlandet].

Hvad der så måtte være sket med bilen i forsikringens varetægt kan der kun spekuleres på, fakta er alene at der er kørt en del kilometer i bilen, og at denne er påført/har fået en skade på motoren.

Det skal bemærkes, at det er op til forsikringsselskabet at løfte bevisbyrden for, at der skulle være tale om en skade omfattet af den undtagelsesbestemmelse, der er henvist til i forsikringsselskabets forsikringsbetingelser.

Ankenævnet for Forsikring

3.

95532

Denne bevisbyrde har forsikringsselskabet ikke løftet ved udelukkende at henvise til, at der er tale om kondens i motorens indsugningssystem uden nærmere at dokumentere dette.

Det kan oplyses, at min klient har været i kontakt med [bilmærke] Danmark importør og flere fagværksteder, der alle har afvist, at motorskaden skyldes kondens, ligesom det aldrig tidligere er set, at der skulle opstå kondens i motoren. [Bilmærke] Danmark har besigtiget bilen, og kan ikke tilslutte sig forsikringsselskabets holdning.

Det skal endvidere bemærkes, at bilen har været i forsikringsselskabets varetægt eller dennes samarbejdspartners varetægt i hele perioden fra d. 14. januar 2020, indtil at bilen ankommer i Danmark igen primo marts 2020, hvorfor det naturligvis også er op til forsikringsselskabet at sørge for god og samvittighedsfuld opbevaring af bilen i hele perioden.

Der er udover at dokumentation for undtagelsesbestemmelsens anvendelse ikke er dokumenteret, tale om at min klients bil påføres en skade i forsikringens besiddelse af bilen, og dermed at forsikringen er ansvarlig efter dansk rets almindelige regler.

Idet bilens motor var fuldt funktionel inden, bilen blev overleveret til SOS International, og idet min klient herefter modtager en bil med ødelagt motor, kan det lægges til grund, at bilen har fået en skade i forsikringsselskabets eller dennes partners varetægt. For så vidt angår dette anbringende har forsikringsselskabet heller ikke løftet bevisbyrden for, at skaden ikke skulle være sket i dennes varetægt med henvisning til, at der er tale om kondens i indsugningen.

Forsikringen er derfor erstatningsansvarlig for den skete skade, og ved et sådant erstatningsansvar finder undtagelsesbestemmelsen ikke anvendelse, idet denne alene må kunne påberåbes ved 'sædvanlige' skadestilfælde hvor bilen får en skade under kørsel m.m., når denne benyttes af min klient.

Påstanden for Ankenævnet er således at der dels er tale om en dækningsberettiget skade som er sket i forsikringens varetægt, og at forsikringen naturligvis har bevisbyrden for at der ikke er dækning jfr. den omhandlede undtagelsesbestemmelse, dels at forsikringsselskabet er selvstændigt ansvarlig for den skade der er påført bilen i dennes varetægt."

Selskabet har i brev af 7/8 2020 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Vi bekræfter modtagelsen af ovennævnte ankenævnsklage, hvor leasingtager (herefter L T) [klageren] v/[klagerens advokat] klager over, at Købstædernes Forsikring (herefter KF) har afvist at dække det anmeldte motorhavari over den tegnede kaskoforsikring.

Det drejer sig om en [bilmærke + model] årgang 2011, med regnr. ..., ejet og udleaset af [leasingsselskab].

Køretøjet er indtegnet på leasingsselskabets flådepolice og for forsikringen gælder forsikringsbetingelserne MOB-1308. (bilag 1)

Det er vores opfattelse, at der alene er tale om mekanisk skade.

I skadeanmeldelsen (bilag 2), udfyldt via KF's hjemmeside d. 03.03.2020, forklarer LT i korte træk, at han under en ferie i [udlandet] d. 14.01.2020 fik knust en siderude i førerdøren. Bilen bliver efter aftale med SOS International (SOS), bugseret til [bilmærkeværksted i udlandet], hvor man konstaterer en fejl på bilens motor, og køretøjet ender med at blive bugseret til Danmark med hjælp fra SOS.

Af loggen hos SOS (bilag 3) fremgår det, at efter at den nye siderude var sat id. 16.01.2020, konstaterer værkstedet, at der er fejl på bilens motor, da de kører bilen ud fra værkstedet. (se side 6, markeret med gult)

Da værkstedet ikke kan udbedre fejlen, aftales det via SOS, at køretøjet skal bugseres til Danmark. Køretøjet ankommer til Danmark d. 30.01.2020, på det værksted der er aftalt direkte med LT: [værksted i by 1]

D. 20.03.2020 bliver bilen transporteret til [værksted i by 2], med besked om at andet værksted havde forsøgt at reparere køretøjet uden held.

Imens bilen stadig var placeret på autotransporter, foretog man en udlæsning af køretøjets motorstyringsboks. Af udlæsningsrapporten fremgår der 5 fejl i systemet og kilometerantallet er 179.231 km. (bilag 4+5)

Vi har indhentet oplysninger hos [bilmærkeforhandler 1 i Danmark], der via deres online system kunne trække oplysninger om at [bilmærkeværksted i udlandet] havde påbegyndt reparationen d. 16.01.2020, hvor kilometerantallet ligeledes var 179.231 km.

SOS oplyser, at kilometertallet på 177.000 som de har noteret på sagen, er noget som LT har oplyst da han kontaktede SOS. Det var noget LT skulle have sjusset sig frem til, da han ikke stod ved vognen da han ringede.

SOS har oplyst at bilen blev afhentet d. 14.01.2020 om formiddagen og kom frem til værkstedet omkring middag samme dag.

Det forekommer noget usandsynligt, at nogen skulle have kørt over 2000 km i bilen i tidsrummet mellem, at bilen blev afhentet frem til værkstedet i [by i udlandet], laver en registrering i deres system mindre end 48 timer senere.

Vores overtaksator har lavet en udførlig gennemgang af sagen (bilag 6). Af denne gennemgang fremgår det bl.a. at bilens computer registrerer en fejl mandag d. 10.02.2020 kl. 14:47, hvor der er fejl på gløderør nummer 1.

Det er på den samme cylinder som [bilmærkeværksted i udlandet], havde konstateret fejl på, hvor de forsøgte at udbedre fejlen ved at skifte indsprøjtningsdysen og efterfølgende måtte konstatere, at det ikke var muligt at udbedre fejlen på denne måde.

På dette tidspunkt befinder køretøjet sig hos [værksted i by 1].

Det er overtaksators vurdering, at der alene er tale om en mekanisk skade. Der er ingen andre skader på køretøjet, som kan have forårsaget den mekaniske skade, og ingen dokumentation for at det skulle være sket under transporten. I dækningsskemaet på side 12, under punkt 2. 2 i de gældende vilkår fremgår:

Hvad dækkes ikke

2.2. Skade, der opstår i bilens mekaniske dele, medmindre sådan skade er overgået bilen ved brand, eksplosion, kortslutning, lynnedslag, tyveri, røveri eller hærværk eller er sket under transport på eller ved hjælp af andet befordringsmiddel. Medfører skaden beskadigelse på andre dele af bilen, er skaden på disse dele dog dækket.

Det er med henvisning til dette, at vi har meddelt LT, at skaden på bilens motor ikke er dækket af forsikringen.

Dette gælder uanset om skaden skulle være opstået i forbindelse med at bilen har været i andres varetægt. Hvis skaden skulle være forårsaget af en reparatørs handling på det tidspunkt hvor de havde bilen i deres varetægt, er det ikke noget vi som forsikringsselskab hæfter for, da vi ikke hæfter for selvstændig virkende 3. mands fejl eller forsømmelser.

En fornyet gennemgang af sagen giver ikke anledning til, at vi ændrer på vores afgørelse, hvorfor vi fastholder, at den ødelagte motor ikke er omfattet af den tegnede kaskoforsikring."

Klagerens advokat har i brev af 18/8 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Den af indklagede fremførte historik med dertil knyttede egne bemærkninger og vurderinger kan ikke lægges til grund.

Der henvises til det i klageskriveisen angivne hændelsesforløb, og der vedlægges endvidere klagers bemærkninger pr. mail af 17. august 2020, af hvilke den korrekte historik fremgår.

Det skal præciseres, at udgangspunktet er at der er tale om en skade, som er omfattet af forsikringen.

Såfremt indklagede måtte mene, at denne skade er omfattet af undtagelsesbestemmelsen, er det indklagede der har bevisbyrden herfor, herunder at der skulle være tale om en sådan mekanisk skade, at undtagelsen måtte finde anvendelse. Denne bevisbyrde er selvsagt ikke løftet ved taksators ensidige vurdering, som ikke er i overensstemmelse med andre vurderinger, herunder [bilmærkeforhandler 2 i Danmark], som vel alt andet lige må være den mest professionelle til at vurdere dette.

Det skal endvidere bemærkes, at bilen ikke blot er leveret til 3. mand i [udlandet]. Sagen blev fra den oprindelige skade overdraget til indklagede, og det var herefter indklagede der suverænt overtog alt vedr. bilen, og dermed også ansvaret for bilen.

Det fastholdes således, at dette hændelsesforløb der har været, med den skade der er opstået på bilen i indklagedes varetægt, er en skade omfattet af forsikringen, og dermed skal dækkes."

Ankenævnet for Forsikring

6.

95532

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Uddrag af bilagene gengives nedenfor. Af skadesanmeldelsen af 3/3 2020 fremgår bl.a.:

"Var forsikringstager fører af køretøjet?: Ingen fører

Oplysninger om skaden: 14.01.2020

Skadeart: Tyverityveriforsøg

Skadested: [udlandet]

Beskrivelse af situation: Opdager tirsdag d 14 januar at sideruden i førerdøren er knust, i og med vi er i [udlandet] kontaktes I, og derefter SOS international som man skal når man er i udlandet. Da vi får at vide at man ikke må køre med denne rude knust, bliver aftalt med SOS at de undersøger hvilket værksted der kan klare opgaven. De finder ud af at det kan de hos [bilmærkeværksted i udlandet], og SOS arrangerer autotransport til værkstedet. Vi er 4 voksne der er ved afhentning der ser chauffør starte og køre bilen op på autotransporteren uden problemer. Værkstedet vil torsdag d. 16 januar skifte ruden, vi bliver samme dag kontaktet af SOS, som oplyser at værkstedet har skiftet ruden og da de vil køre bilen ud, lyser motorlampen. I og med bilen jo er på værksted, vil de sætte en tester på for at konstatere fejlen. De oplyser at en injektor dyse er defekt, og de kan skifte den. Jeg syntes det lyder underligt, da de jo kun skulle skifte ruden, og den så pludselig har en defekt på motoren. De burde ikke have kørt mere end få hundrede meter i den, men i følge vores triptæller i bilen som nu står på ca. 1280 km kan vi ikke afvise der ikke er kørt længere i den. Jeg ved godt bilen ikke er spritny, men vi har kørt 1225 km i den få dage inden, uden problemer overhovedet. Men de må jo skifte den defekte dyse, og jeg må jo bare betale, vi kan jo ikke køre hjem uden. Få timer senere bliver jeg igen kontaktet af SOS, som oplyser at værkstedet har skiftet dyse, men det hjalp ikke. Nu oplyser de til SOS at der er nog. Jeg mener bestemt at værkstedet har ansvaret for motoren er ødelagt, den er inde og få skiftet en siderude, og ender med en ødelagt motor, efter de har rodet med bl.a. dyser. Derudover er jeg rystet over at værkstedet giver autotransporten til hjemtransport lov til at køre bilen op på ladet, og den er kørt af ladet igen her i Danmark. Jeg ved ikke om den evt. er omlæsset undervejs.

...

Har køretøjet været til salg inden for det seneste år?: Ja

...

Er der sket øvrige skader?:

Ud over sideruden i førerdøren er motoren alvorligt skadet ifølge et dansk værksted

...

Bemærkninger til anmeldelsen:

Jeg har vedhæftet alt dokumentation jeg har fået via SOS international. Jeg har mere dokumentation fra SOS, jeg kan bare ikke sende mere med i denne anmeldelse. Jeg går ud fra I også har interesse i at finde ud af hvad der er sket, da bilen jo er inde og få lavet en forsikringsskade i udlandet."

Af loggen fra SOS International fremgår bl.a.:

"Tue 2020-01-14 08:50:04

... Du har netop oprettet en vejhjælpssag hos SOS International ...

Tue 2020-01-14 08:53:48

Ankenævnet for Forsikring

7.

95532

FT RI - bekræfter kasko - venstre siderude, foran er smadret. - ingen tagboks - intet på krogen ...

Tue 2020-01-14 10:53:50

Opgave A Bemærkning: Hella, Okay, we have an appointment with the [bilmærkeværksted i udlandet]. They can fix the vehicle on thursday. Please tow the car to that workshop ...

Wed 2020-01-15 16:43:32

RI BR - INFO at LEV har INFO at KT er REP i morgen - BR INFO at de får hentet KT torsdag eller fredag morgen - BR INFO at ... kører ham derhen - BR spørger til afregning? - INFO BR at hvis BR lægger ud kan vi REF og sende regningen videre til SEL - INFO BR om selvrisko - BR spørger hvor KT er - INFO BR at jeg sender sms med VST ADR og INFO om REF - BR takker

Thu 2020-01-16 12:00:43 ...

Hej [klageren] vi har lige fået en melding fra vores partner i [udlandet]. Værkstedet siger, at der er problemer med injektor ...

Thu 2020-01-16 12:28:32

BR RI: - BR OPL at han er blevet bedt om at RI ind, pga. mere skade på KT - Jeg læser sagen igennem, og INFO at LEV har meldt at VST angiveligt har fundet injektorfejl - Jeg spørger om BR havde problemer med kørsel i KT på vej derned - BR OPL at KT har kørt fuldstændigt upåklageligt, ingen problemer - BR er lidt forvirret, for i hans øjne var problemet kun en smadret siderude - Jeg INFO, at jeg RI AT VST og giver ham en melding - INFO at det kan dreje sig om en misforståelse, men at jeg lige vil undersøge det RI AT VST: - REC kan kun BEKR noget med motorskade - REC OPL, at MEK er til frokostpause, tilbage om 10 min AFT: - Jeg RI AT VST om 10 min ...

Thu 2020-01-16 12:58:00

RI AT VST: - Snakker med MEK- MEK starter selv ud med at fortælle, at det er lidt en speciel situation - MEK OPL, at de havde REP ruden, og da de ville køre KT ud, lyste motorlampen - De undersøgte motoren, og opdagede injektorfejlen - MEK OPL. at de formentligt kan have KT REP til i morgen - REP pris 1000 EUR - MEK OPL at det selvfølgelig er med forbehold for at der ikke tilkommer yderligere - Jeg INFO, at BR skal accepterer REP AFT: - Jeg INFO, at jeg RI BR med det samme, og vender tilbage om de må starte REP

Thu 2020-01-16 12:59:57 ...

Det er ok Mvh [klageren]

...

Thu 2020-01-16 16:41:14

Opgave A Bemærkning: Dear Colleagues. I have spoken with the workshop. They tried to repair the injector, but found another problem with the cylinder head gasket. We have therefore decided to repatriate the car to Denmark. I have all the information I need directly from the workshop. Thank you for your assistance. You can close this case.

...

Mon 2020-01-27 11:23:57 ...

Kære [klageren] Vi har forsøgt at ringe for at oplyse om, at dit køretøj forventes leveret d. 30/1-2020. Vi anbefaler du tager kontakt med dit leveringssted og aftaler det videre forløb. Af trafikmæssige årsager og fordi transporten bliver afviklet som samletransport, kan det præcise leveringstidspunkt på dagen ikke estimeres nærmere. Vi afslutter hermed sagen."

Af mail fra overtaksator til selskabet af 30/7 2020 fremgår bl.a.:

"Efter en nærmere gennemgang og undersøgelse af de materialer der i skrivende stund har været tilgængelig i sagen ses hermed mine nedenstående kommentarer/bemærkninger til sagen. Derudover har jeg også efterfølgende haft både kontakt til det værksted hvor køretøjet henstår nu nemlig hos [værksted i by 2], samt til [bilmærkeforhandler 1 i Danmark].

Indledningsvis ses det at skadedatoen på den knuste venstre fordørsrude er anført til tirsdag den 14.01.2020 i [udlandet].

Iflg. den modtagne oversigtsliste fra SOS International så bliver de rekvireret samme dato kl. 08.50 til afhentning af køretøjet.

Køretøjets afhentes hvor kilometertælleren anføres til 177.000 km på listen og transporteres herefter til.

Den knuste rude bliver iflg. vores informationer dog først udskiftet 2 dage senere, altså torsdag den 16.01.2020

Iflg. oplysninger fra SOS ankom køretøjet til et dansk værksted, dog ikke til [værksted i by 2] hvor køretøjet henstår nu torsdag den 30.01.2020 (navnet på andet danske værksted kendes dog ikke i skrivende stund).

Men iflg. skrivelsen fra advokaten anføres der heri, at køretøjet skulle være leveret tirsdag den 03.03.2020 til [bilmærkeforhandler] altså værkstedet [værksted i by 2] – samme dato skulle så skadeanmeldelsen være indgivet til selskabet.

Dermed stemmer de nævnte datoer så ikke overens, eftersom SOS oplyser køretøjet er hjemkommet den 30.01.2020 imens advokaten på vegne af kunden anføre den 03.03.2020 altså over en måned senere...?

Ved kontakten til [bilmærkeforhandler 1 i Danmark] kunne de så her bekræfte via deres online system, at der var blevet genereret en Log i systemet hos værkstedet [bilmærkeværksted i udlandet]. Her kunne man se at reparationen af køretøjet først var blevet påbegyndt torsdag den 16.01.2020 hvor køretøjets kilometerantal var anført til 179.231 kilometer, altså over 2.000 kilometer mere end SOS anførte 2 dage i forvejen.

[Bilmærkeforhandler 1 i Danmark] kunne også oplyse, at man også kunne se en Log i systemet at der på værkstedet også blev konstateret en fejl på indsprøjtningssystemet nummer 1 og dermed dårlig motorgang. Man konstaterer så også samtidig, at køretøjet ikke havde været på et [bilmærke] værksted siden 2015 og derfor manglede der så en aktionskode som vedrører opdatering af køretøjets software som ikke var blevet udført. Men iflg. arbejdskortet/fakturaen på sagen, så var der ikke blevet udskiftet en indsprøjtningssystem, men derimod ses der kun demontering af de 6 gløderør for at kunne foretage en kamerainspektion af motorens cylindervægge/stempler.

Ved den efterfølgende kontakt til værkstedet [værksted i by 2] hvor køretøjet så henstår nu, kunne de så her oplyse at køretøjet først var kommet til dem fredag den 20.03.2020. Køretøjet var kommet til dem på en Autotransporter fra et andet værksted som man ikke kendte, hvor kunden oplyste at det andet værksted havde forsøgt at reparere køretøjet uden held.

[Værksted i by 2] oplyste også, at imens køretøjet stadigvæk var placeret på Autotransporteren foretog man en udlæsning af køretøjets motorstyringsboks på deres computer – resultatet ses vedhæftet denne mail. Som det fremgår af udlæsningsrapporten, så fremgår der i alt 5 fejl i sy-

stemet og køretøjet kilometerantal stadigvæk var 179.231 kilometer, altså det samme som da køretøjet var på værkstedet i [by i udlandet].

Køretøjet har derfor ikke kørt kilometer siden køretøjet var blevet udlæst hos [bilmærkeværksted i udlandet] den 16.01.2020. På udlæsningsrapporten kunne man også konstatere at der var blevet genereret en fejl mandag den 10.02.2020 kl. 14.47, hvor den anfører fejl på gløderør nummer 1 og dermed på samme cylinder som den tidligere nævnte indsprøjtningssdyse.

Men her mangler der så en oplysning om, hvem der har køretøjet stående på dette tidspunkt og hvem der så arbejder på den – man kan blot konstatere at dette sker i perioden fra køretøjet er hjemkommet til den kommer til [værksted i by 2]?

Vi mangler derved informationer omkring hvor køretøjet har været, hvilket værksted forsøgte at reparere den og er dette på dette værksted det omtalte kondensvand er opstået såfremt køretøjet eksempelvis har stået udendørs. Og hvorfor bliver skaden så også først anmeldt den 03.03.2020 som anført i skrivelsen fra advokaten, dette virker også underligt og må derfor også kunne bekræftes eller afkræftes. Men umiddelbart ser det nu ikke ud til, at der kan blive tale om en dækningsberettiget skade, eftersom skaderne jo kun ser ud til at kunne relateres til de mekaniske dele i og omkring motoren, altså ene og alene en mekanisk skade. Iflg. [værksted i by 2] er man også nødsaget til at foretage en adskillelse af motoren for at kunne konstatere hvilket andre fejl der er på motoren end de fejl som udlæsningen oplyse om. Selvfølgelig er kunden da meget velkommen til at få motoren adskilt for egen regning, hvorefter vi nok skal møde op hos [værksted i by 2] for en besigtigelse af de eventuelle skader herpå.

Undertegnede's personlige vurdering af problemet er, at der muligvis kan være tale om en defekt indsprøjtningssdyse som måske har beskadiget stempel, cylinder, gløderør, toppakning og m.m.

Indsprøjtningssdysen kan som også oplyst af [bilmærkeforhandler 1 i Danmark] godt være blevet defekt i forbindelse med den længere køretur til [udlandet] – en problemstilling man til tider se, når et køretøj som normalvis kører kortere ture pludselig kommer ud på en længere tur. Køretøjet har jo også kørt i alt 179.231 kilometer og derfor er det heller ikke unormalt at indsprøjtningssdyserne blive defekte.

Samtidig bør det også undersøges, hvorfor kilometerantallet den 14.01.2020 anføres til 177.000 kilometer af SOS og den 16.01.2020 hos [bilmærkeværksted i udlandet] så er anført til 179.231 kilometer, det virker i hvert fald meget usandsynligt at værkstedet skulle have haft kørt over 2.000 kilometer i bilen på 2 dage. Så umiddelbart er der rigtig mange ubesvarede spørgsmål i denne her sag og som burde undersøges nærmere før materialet indleveres til Ankenævnet For Forsikring."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"18. Dækningsskema for personbiler

...

2. Kaskoforsikring

...

Hvad dækkes ikke

2.2 Skade, der opstår i bilens mekaniske dele, medmindre sådan skade er overgået bilen ved brand, eksplosion, kortslutning, lynnedslag, tyveri, røveri eller hærværk eller er sket under transport på eller ved hjælp af andet befordringsmiddel. Medfører skaden beskadigelse på andre dele af bilen, er skaden på disse dele dog dækket."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 3/3 2020, at han den 14/1 2020 opdagede, at sideruden på hans bil var knust. Idet han opholdt sig i udlandet, kontaktede han SOS International. Bilen blev efter aftale med SOS International transporteret til et værksted, hvor der efter udbedring af ruden blev konstateret en fejl på bilens motor. Bilen blev herefter transporteret til Danmark, og det fremgår af loggen fra SOS International, at SOS International den 27/1 2020 sendte en sms til klageren om, at man forventede, at køretøjet ville blive leveret den 30/1 2020, og at klageren blev anbefalet at tage kontakt til leveringsstedet for at aftale det videre forløb.

Klageren kræver, at selskabet anerkender, at der er tale om en dækningsberettigende skade. Klageren har anført, at det ikke er dokumenteret, at der er tale om en skade af mekanisk art, som er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i forsikringsbetingelserne. Klageren har anført, at selskabet ikke løftet sin bevisbyrde ved udelukkende at henvise til, at der er tale om kondens i motorens indsugningssystem uden nærmere at dokumentere dette. Klageren har været i kontakt med importør og flere fagværksteder, der alle har afvist, at motorskaden skyldes kondens, ligesom det aldrig tidligere er set, at der skulle opstå kondens i motoren. Bilimportøren har besigtiget bilen og kan ikke tilslutte sig selskabets holdning. Klageren har anført, at der på tidspunktet for bilens overdragelse til forsikringen ikke var andre skader end en knust siderude, og at bilen problemfrit havde kørt turen fra Danmark til destinationen i udlandet. Klageren har anført, at det klare udgangspunkt er, at selskabet har ansvaret for bilen, efter selskabet overtager den, og at bilen var i forsikringsselskabets varetægt eller dennes samarbejdspartners varetægt i perioden fra den 14/1 2020, indtil bilen ankom til Danmark igen primo marts 2020.

Selskabet har afvist dækning under henvisning til, at der alene er tale om en mekanisk skade, der er undtaget fra dækning i henhold til forsikringsbetingelserne. Selskabet har anført, at dette

gælder, uanset om skaden skulle være opstået i forbindelse med, at bilen har været i andres varetægt, og at selskabet ikke hæfter for selvstændig virkende 3. mands fejl eller forsømmelser.

Af mail fra overtaksator til selskabet af 30/7 2020 fremgår det, at "ved kontakten til [bilmærkeforhandler 1 i Danmark] kunne de så her bekræfte via deres online system, at der var blevet genereret en Log i systemet hos værkstedet [bilmærkeværksted i udlandet]. Her kunne man se at reparationen af køretøjet først var blevet påbegyndt torsdag den 16.01.2020 hvor køretøjets kilometerantal var anført til 179.231 kilometer, altså over 2.000 kilometer mere end SOS anførte 2 dage i forvejen. [Bilmærkeforhandler 1 i Danmark] kunne også oplyse, at man også kunne se en Log i systemet at der på værkstedet også blev konstateret en fejl på indsprøjtningsdyse nummer 1 og dermed dårlig motorgang. Man konstaterer så også samtidig, at køretøjet ikke havde været på et [bilmærke] værksted siden 2015 og derfor manglede der så en aktionskode som vedrører opdatering af køretøjets software som ikke var blevet udført. Men iflg. arbejdskortet/fakturaen på sagen, så var der ikke blevet udskiftet en indsprøjtningsdyse, men derimod ses der kun demontering af de 6 gløderør for at kunne foretage en kamerainspektion af motorens cylindervægge/stempler ... Vi mangler derved informationer omkring hvor køretøjet har været, hvilket værksted forsøgte at reparerer den og er dette på dette værksted det omtalte kondensvand er opstået såfremt køretøjet eksempelvis har stået udendørs ... Men umiddelbart ser det nu ikke ud til, at der kan blive tale om en dækningsberettiget skade, eftersom skaderne jo kun ser ud til at kunne relateres til de mekaniske dele i og omkring motoren, altså ene og alene en mekanisk skade. Iflg. [værksted i by 2] er man også nødsaget til at foretage en adskilles af motoren for at kunne konstatere hvilket andre fejl der er på motoren end de fejl som udlæsningen oplyse om ... Undertegnede personlige vurdering af problemet er, at der muligvis kan være tale om en defekt indsprøjtningsdyse som måske har beskadiget stempel, cylinder, gløderør, toppakning og m.m. Indsprøjtningsdysen kan som også oplyst af [bilmærkeforhandler 1 i Danmark] godt være blevet defekt i forbindelse med den længere køretur til [udlandet] – en problemstilling man til tider se, når et køretøj som normalvis kører kortere ture pludselig kommer ud på en længere tur. Køretøjet har jo også kørt i alt 179.231 kilometer og derfor er det heller ikke unormal at indsprøjtningsdyserne blive defekte."

Efter en gennemgang af sagen kan nævnet ikke kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at taksator har oplyst, at en forhandler af klagerens bil-mærke i Danmark kunne se i deres log system, at et værksted i udlandet – hvor bilen var for at få udbedret den knuste siderude – konstaterede "en fejl på indsprøjtningsdyse nummer 1 og dermed dårlig motorgang." Nævnet bemærker, at selskabets taksator har noteret, at "der muligvis kan være tale om en defekt indsprøjtningsdyse som måske har beskadiget stempel, cylinder, gløderør, toppakning og m.m."

Nævnet har også lagt vægt på, at den beskrevne skade må karakteriseres som en mekanisk skade.

Nævnet har videre lagt vægt på, at det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 18.2.2, at forsikringen ikke dækker "skade, der opstår i bilens mekaniske dele, medmindre sådan skade er overgået bilen ved brand, eksplosion, kortslutning, lynnedslag, tyveri, røveri eller hærværk eller er sket under transport på eller ved hjælp af andet befordringsmiddel."

Nævnet finder, at klageren hverken har godtgjort, at skaderne på bilens mekaniske dele er forårsaget af værkstedet, eller at selskabet – såfremt dette var tilfældet - har pådraget sig et erstatningsansvar herfor.

Det, som klageren i øvrigt har anført – herunder at bilen intet fejlede, da bilen blev afhentet for at få skiftet ruden på værkstedet – kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Ankenævnet *for* Forsikring

13.

95532

Klageren får ikke medhold.


Svend Bjerg Hansen