

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 7. juni 2023 blev i sag nr. 99261:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Aros Forsikring
Viby Ringvej 4
8260 Viby J

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 19/1 2023 til nævnet har klagerens repræsentant bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Der er opstået en tvist omkring hvorvidt selskabet skal dække en skade sket 24/7-2022, hvor klagers bil totalskades grundet ildspåsætning.

Selskabet afvisningsårsag er, at der ikke er tale om en dækningsberettiget hændelse. Selskabet mente således ikke der var tale om en ildspåsættelse, som faldt i tråd med kaskodækningen, idet klager havde parkeret på en rasteplads.

Efter indsigelse til selskabet, finder selskabet, at de anerkender hændelsen som værende en dækningsberettiget hændelse jf. undersøgelsesrapport af 28. juni 2022 samt kaskodækning i vilkåret.

Selskabet skriver helt konkret; 'jeg kan derfor anerkende, at din klient har løftet bevisbyrde for, at bilen er brændt ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed'. Der bliver altså givet dækningstilsagn.

Selskabet afviser herefter med fornyet grundlag. Denne gang på fareforøgelse jf. FAL §45.

[Repræsentanten] oplyser selskabet om, at det ikke forgodtbefindende kan ændre dets afvisningsgrundlag, blot fordi først afsagte afvisningsårsag ikke var gangbar.

Selskabet nægter at følge reglerne herom – og derfor har klager siden været i dialog med selskabet, som anerkender skadeårsagen og dækning af ildspåsættelsen, men ændre afvisningsårsag til fareforøgelse jf. FAL §45.

Ankenævnet for Forsikring

2.

99261

Vi henviser i øvrigt til Bilag A - kort beskrivelse - hvor sagen er nærmere gennemgået.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Selskabet skal tilpligtes overfor klager at tilbagetrække annulleringen af den tegnede kaskoforsikring, og skal derfor også yde erstatning for kaskoskaden, som skulle have været gældende, såfremt klager havde haft den oprindeligt tegnede forsikring. Som minimum skal klager stilles med pro-rata erstatning.

Selskabet tilpligtes endvidere overfor klager at tilbyde klager en forsikring af den nye bil på samme vilkår, som alle andre medlemmer modtager.

Eventuelle erstatningsudbetalinger skal forrentes i medfør af FAL §24.

Derudover skal selskabet tilpligtes overfor klager at erstatte klagers udgifter til repræsentation forud for sagens anlæg ved Ankenævnet for Forsikring."

Selskabet har i brev af 26/1 2023 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Først og fremmest skal det bemærkes, at jeg faktisk ikke helt forstår klagers rådgivers bemærkninger til sagen.

Rådgiveren omtaler henholdsvis grov uagtsomhed og pro rata erstatning undervejs i sagen. Dernæst har rådgiveren en række bemærkninger omkring ændring af afvisningsårsager, eller at man måske ikke kan afvise med henvisning til flere årsager, men bemærkningerne herom giver ikke helt mening. Der er dog ingen af de nævnte forhold, der er relevante eller aktuelle i denne sag.

Selskabet har – på intet tidspunkt – afvist sagen med henvisning til reglerne om grov uagtsomhed. Dette er således ikke korrekt. Dernæst skal jeg også bemærke, at selskabet ej heller har afvist skaden med henvisning til, at klager selv skulle have antændt branden. Reglerne om forsæt er med andre ord heller ikke blevet anvendt som afvisningsgrundlag.

For at skære sagen til, drejer denne sig således om, hvorvidt klager har løftet sin bevisbyrde for, at der er indtruffet en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, og dernæst handler sagen om, hvorvidt klagers krav på dækning bortfalder som følge af reglerne om fareforøgelse, der er reguleret i forsikringsaftalelovens §§ 45 og fremefter.

I relation til spørgsmålet om, hvorvidt klager har løftet sin bevisbyrde for, at bilen er brændt ved en

dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, skal jeg bemærke, at selskabet har anerkendt, at klager har løftet sin bevisbyrde for, at bilen er brændt ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Dette er således heller ikke i stridspunkt i sagen. Det har selskabet også tidligere anerkendt over for klager.

I relation til reglerne om fareforøgelse skal jeg dog bemærke følgende.

Det er min vurdering, at klagers krav på erstatning bortfalder, jf. forsikringsaftalelovens § 45, stk. 1, og jeg kan i det hele henholde mig til de forhold, der er anført i afgørelsen dateret til 14. oktober 2022, og denne er fremlagt i sagen ved Ankenævnet.

Det afgørende er således, at klager ikke har oplyst os om, dels at bilen er blevet tunet, dels at partikelfilteret er blevet fjernet, ligesom klager ikke, jf. forsikringsaftalelovens § 22, har ønsket at medvirke til, at disse forhold blev afdækket og oplyst nærmere. Selskabet ville ikke i henhold til sin indtegningspolitik have tegnet kaskoforsikring for den omtvistede bil, såfremt selskabet havde været bekendt med ovennævnte forhold, og derfor må jeg afvise forsikringsdækning, jf. forsikringsaftalelovens § 45, stk. 1.

Klager synes også at glemme, at det faktisk er klager selv, der har fået foretaget tuningen af bilen – og klager har direkte af det pågældende firma fået oplyst, at tuningen er ulovlig at køre med. Henvisninger til 'rundspørge' til FDM, Tryg og Topdanmark giver således ikke mening – og er i øvrigt helt uden betydning for sagen."

Klagerens repræsentant har i brev af 7/2 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Herudover skal jeg gøre det helt klart, at selskabets nu modsatrettede opfattelse af deres ageren på sagen, stiller selskabet bevismæssigt svært. At gå fra at konfronterer klager med selv at have noget med hændelsen at gøre, til helt at forsøge at undslippe disse udtalelser, er direkte mangel på loyalitet overfor kunden og en total falliterklæring fra selskabets side. Vi vil komme ind på dette i nedenstående.

Grov uagtsomhed

Grov uagtsomhed er en betegnelse for en adfærd, der er unormal og uforsvarlig. Man taler om en forsætlig handling, der ikke kan bevises som forsætlig og ser mistænkelig forsætlig ud.

Når vi går ind og kommenterer på denne del, så skyldes det i bund og grund, at selskabet til at starte med, ikke anerkendte klager var på festival på hændelsestidspunktet. Altså ildspåsættelsen af bilen. Skadeårsagen.

Derfor iagttog selskabet nogle konkrete forhold på gerningsstedet og antog herefter, at klager selv måtte være årsag til hændelsen. Herunder antog selskabet, at klager selv måtte have købt benzin, ligesom selskabet til [repræsentanten] meddelte, at det var unaturligt at parkere og efterlade sin bil på en rastepads. Alene dette skulle være groft uagtsomt jf. selskabet.

Selskabet anfægtede således hændelsen, idet de fandt forhold på gerningsstedet de mente så mistænkelige ud.

Hverken den ene eller den anden påstand fra selskabet var imidlertid korrekt, hvorfor vi måtte gøre indsigelse herpå. Ej heller fandt vi, at selskabet havde ret når de antog forholdet var sket ved grov uagtsomhed.

Vi skal minde om, at oplysninger som er tilgået klager på møder eller pr. telefon er lige så bindende som dem selskabet har anført på papir, hvorfor det kan slås fast med 7-tommer søm, at dette er brugt mod klager.

Ydermere skal det oplyses, at det fremgår i selskabet skrivelse indirekte, at de henviser til grov uagtsomhed.

Når selskabet indirekte skriver, at de finder forholdet mistænkeligt og undersøger nærmere, så er der tale om grov uagtsomhed. Selskabet kan derfor ikke komme nu og plæderer for, at dette ikke er tilfældet.

Men som tidligere oplyst, så får selskabet pludselig trukket følehornene til sig, da de opdager at sikrede har rådgiver på og dermed ikke kan sno sig udenom. Derfor anerkender selskabet pludselig hændelsen uden yderligere kommentarer eller andre forhold. Selskabet anerkender således dækningspligten.

Ny afvisningsårsag kommer op 14. oktober 2022

Da selskabet anerkender hændelsen på rasteplassen, ildspåsætning, mhp. de ikke kan løfte bevisbyrden for grov uagtsomhed og ej heller kan komme op med beviser på, at klager selv skulle have foranlediget en brand i sin bil, frafalder de alle de tidligere fremsatte forhold på sagen – men oplyser ifm. anerkendelse af kaskoskade, ildspåsættelsen, at de nu vil gøre fareforøgelse gældende.

Der kommer altså en ny skadeårsag. FAL § 45. Fareforøgelse.

Vi skal først og fremmest oplyse om, at der ikke på dette tidspunkt i sagen er fremkommet nye oplysninger.

Oplysningerne som selskabet nu mener at fremhæve ifm. FAL § 45, kunne selskabet således have påberåbt sig fra start på sagen, såfremt de ville det. Men det ønskede selskabet ikke.

Det er derfor ikke muligt for selskabet, så sent i forløbet at fremkomme med en ny afvisningsårsag, idet der ikke foreligger nye oplysninger. Oplysningerne tilgik selskabet på skadetidspunktet ved telefonsamtale med taksator. Herefter er oplysningerne bekræftet ad flere omgange med selskabet. Senest igen den 28. juni.

Den 28. juni 2022 foretages en nærmere gennemgang af bil og samtale med klager. Herunder fremlægges det på ny, at der er sket ændring på bilen, men klager kender ikke til de faktiske forhold omkring partikelfilter.

Bemærk der ved selskabets afvisning på fareforøgelse, nu er gået fire mdr.! Selskabet fremhæver altså dette som værende ny afvisningsårsag, grundet nye oplysninger. Men det er ikke korrekt. Der er således intet nyt heri og selskabet kan således ikke påberåbe sig dette som ny afvisningsårsag.

Bemærk i øvrigt at selskabets egen undersøgelsesrapport angiver følgende; 'Kt. er efterfølgende senest synet uden anmærkninger den 230522'. Derfor havde klager ikke grundlag for at tro, at bilen skulle fremstå ulovlig, som selskabet angiver det.

Herudover fremgår ydermere følgende; 'Ft., blev den 270722 kontaktet telefonisk. Han oplyste, at han hos [værksted 1] havde fået lavet et tjek af kt. inden syn. Da han var i [by] fik han kt. synet ved en synshal i [by]. Ft. blev gjort bekendt med, at ved undersøgelse af kt., var det blevet konstateret, at der ikke havde været monteret et partikelfilter.'

Ankenævnet *for* Forsikring

5.

99261

Der er således ikke tale om ny oplysninger i sagen.

FAL - Forsikringsaftaleloven

§ 7 - Forsikringstagerens undladelse af at give oplysning har ingen indflydelse på selskabets ansvar, medmindre han burde være klar over, at den ikke oplyste omstændighed var af betydning for selskabet, og hans forhold kan tilregnes ham som grov uagtsomhed. I så fald anses han, som om han havde givet urigtig oplysning, jfr. § 6.

Det fremgår af forsikringsaftalelovens § 7, at klagers undladelse af at give oplysning ingen indflydelse har på selskabets ansvar, medmindre klager burde være klar over, at den ikke oplyste omstændighed var af betydning for selskabet, og klagers forhold kunne tilregnes hende som grov uagtsomhed.

Det er selskabet, der skal bevise, at betingelserne for at anvende forsikringsaftalelovens § 7 er opfyldt.

Vi finder, at selskabet ikke har bevist, at klager ved købet af kaskoforsikringen har handlet groft uagtsomt i forbindelse med, at klager har undladt at give selskabet oplysninger, som var af betydning for selskabets risikovurdering. Dette henset til, at klager på daværende tidspunkt ikke har fået foretaget ændring på bilen.

Selskabet har derfor ikke - under henvisning til forsikringsaftalelovens § 7 - været berettiget til at ophæve kaskoforsikringen for bilen.

Spørgsmålet er herefter, om klager havde afgivet urigtige oplysninger ved forsikringernes tegning, jf. forsikringsaftalelovens § 6. Det har han ikke, da oplysninger tilgået selskabet ved indtegningsregler var korrekte.

Vi finder derfor, at selskabet ikke har bevist, at klager uagtsomt har afgivet urigtige risikoplysninger i forbindelse med tegningen af bilforsikringen, jf. forsikringsaftalelovens § 6, stk. 1.

Vi finder, at klager i forbindelse med tegningen af diverse forsikringer – herunder bilforsikring – ikke har afgivet urigtige oplysninger, da klager på tidspunktet ikke var vidende om forhold vedr. de ekstra hk og partikelfilter, da det blev lavet efter indtegningsregler og derfor var i god tro. Vi finder ydermere, at dette ikke kan tilregnes klager som mindst uagtsomt, af hensyn til de meget få ekstra hk og klager intet har haft at gøre med partikelfiltret.

Vi finder, at selskabet ikke havde bevist, at selskabet i henhold til dets indtegningsregler ikke ville have tegnet forsikringen, hvis det rigtige forhold havde været oplyst på aftaletidspunktet/ændringstidspunktet.

Af selskabets indtegningsregler for M03-01 fremgår følgende:

1 Anvendelse og betingelser for indtegningsregler:

Vores biltarif er bygget op omkring forsikring af almindelige standardkøretøjer.

En del biler afviger fra karakteristikken 'standard-køretøjer'. og udgør, enten i form af vognmærke/type, hestekræfter eller anvendelse, en særlig risiko, og måske en risiko som vi ikke ønsker.

Vi har i Aros valgt ikke at have en 'fabrikat vi ikke vil tegne' liste, men ud fra ovennævnte afvigelser, kundens alder. hvilke øvrige forsikringer der indtegnes, samlet skadeforløb og den sunde fornuft. burde vi kunne indtegne de korrekte kunder.

Kundeservice og, proceschefen har til enhver tid ret til at afvise et køretøj som indtegnes.

Derudover fremgår det af indtegningsreglerne, at selskabet ikke indtegner:

Sports- eller sportsprægede biler med kraftige motorer (HK)

Endelig fremgår det af indtegningsreglerne i selskabet, at præmien beregnes med udgangspunkt i bilmærke, model, modelvariant, årgang, egenvægt, hestekræfter og nyværdi.

Da der hverken er tale om en sportsvogn, bil med mange hk eller kraftig motor og der endvidere er tale om et ganske almindeligt standardkøretøj, må vilkåret for dækning af klagers bil således træde i kraft.

Dernæst følger det af forsikringsaftalelovens § 45, stk. 2, at selskabet ville have tegnet forsikringen, men på andre vilkår, hæfter det således, som det mod den aftalte præmie ville have fortsat forsikringen, om fareforøgelsen havde været bekendt (pro rata).

Bemærk at fremsatte konkrete punkter er i overensstemmelse med selskabets faktiske indtegningsprocedurer.

Selskabet har selv fremlagt disse og er således i overensstemmelse med de konkrete regler der skal overholdes for indtegnning. Reglerne er fremlagt i selskabets afvisningsskrivelse af 14 oktober 2022.

Det kan altså konkluderes, at selskabet på denne baggrund ville have indtegnet bilen med de rigtige oplysninger.

Bilen er nemlig ikke at sammenligne med pkt. 1 'anvendelse og betingelser for indtegnning'.

Bilen er et standardkøretøj, hvorfor bilen i første omgang ligeledes blev indtegnet.

Ej heller kan selskabet påberåbe sig, at der er tale om en 'sports- eller sportspræget bil med kraftig motor'. Bilen er ikke med kraftig motor – ej heller efter tilskrivning af de yderligere hestekræfter. Der er således ikke tale om hverken bil med sportspræstationer eller en bil med særdeles kraftig motor. Det er meget lig mange andre biler selskabet indtegner uden problemer.

Afrunding

Vi finder, at det må antages, at klager hverken vidste eller burde vide, at bilforsikringen krævede sådanne småændringer oplyst. Det skal dog for god ordens skyld gøres fuldstændig klart, at klager til enhver tid har oplyst de konkrete forhold.

Vi finder derfor, at klager har en berettiget opfattelse af, at han har afgivet alle tilgængelige oplysninger til selskabet jf. FAL § 22. Intet er holdt skjult.

Vi finder herefter, at selskabet ikke havde været berettiget til at ophæve klagers forsikring med tilbagevirkende kraft med henvisning til urigtige risikooplysninger og senest fremsættelse af ny afvisningsårsag jf. FAL § 45.

Derfor fastholdes kravet overfor selskabet mhp. pro-rata erstatning som angivet af selskabet selv i skrivelse af 24.11.2022;

** 'Jeg er også igen nødt til at fremhæve, at selskabet ikke har haft mulighed for at vurdere, om der er grundlag for at tildele pro rata erstatning, jf. forsikringsaftalelovens § 45, stk. 2, da din klient ikke har medvirket til belysning af tuningen mv., som forsikringsaftalelovens § 22, stk. 1, ellers foreskriver, at din klient er forpligtet til. Den manglende medvirken gør således, at selskabet ikke har modtaget tilstrækkelige oplysninger til at vurdere pro rata reglen i forsikringsaftalelovens § 45, stk. 2. Jeg skal fortsat henstille, at I fremsender alle oplysninger omkring den tuning mv., som der er foretaget, så dette kan undersøges nærmere. Hvis vi modtager oplysningerne fra jer, så vil vi revurdere sagen. '*

Det bekræftes altså af selskabet den 24.11.2022, at de vil foretage og beregne pro-rata erstatning når dokumentation fremkommer. Det forekommer derfor mærkeligt, at selskabet nægter dette nu.

Selskabet foretager således konstant divergerende forklaringer og fremsætter forhåbninger hos sikrede og fjerner dem igen bagefter. Dette er sket flere gange på sagen og vi må henvise til, at sagens faktuelle oplysninger skal sikres, således Ankenævnet kan træffe en korrekt afgørelse herpå.

Derfor fremhæver vi nedenstående, således der ikke er tvivl om selskabet konstante ændring i sagen. Vi finder derfor fortsat, at kravet fastholdes og selskabet dækker jf. dækningstilsagn på kaskoskaden jf. ildspåsættelsen af bilen eller som minimum foretager prorata beregning herpå, iht. indtegningsregler, lovgivning og øvrige oplysninger på sagen.

FAKTA

Angående mistænkeliggørelse.

1) Aros skriver at de 'ej heller har afvist med henvisning til at klager selv skulle have antændt branden': I deres afgørelse af 4 oktober skriver Aros følgende: Der blev fundet en hammer, brændbar væske og et itu klippet ærme hvorfor der tegner sig et billede af at afbrændingen har været planlagt.

2) I næste afsnit nævner de at de ingen dokumentation har på at klager har befundet sig på [begivenhed] på afbrændingstidspunktet. De siger desuden at han ikke har kontoudtog på køb på [begivenhed].

3) Skadeskonsulent ... har under telefonsamtale med [navn 1] været inde på at de vil bede om en indsigtsrapport/mastedækning/kontoudtog for at se hvor klager har været. Da [navn 1] spørger hvad kontoudtog skulle bruges til svarer [skadeskonsulenten] 'hvis man nu har købt 3 liter benzin'.

4) Undersøgelsesrapporten konkluderer at krumtap, bundkar og motor lejer er fine og uden nævneværdigt slid, idet [værksted 2] af Aros blev bedt om at skille motor ad: Er det normalt at et forsikringselskab beder om det? Er der mistanke om ulovligheder, er det vel noget politiet skal rekvirere.

5) Disse forhold udgør da klart en mistanke om at klager selv skulle have gjort det!

6) Det skal sluttelig gøres opmærksom på at der var [antal] barnesæder i bilen, idet klagers ... børn blev kørt til [institution] mm. Dagligt.

7) Efter Aros har modtaget flere billeder/videoer, billetter samt købskvitteringer fra [begivenhed] anerkender de så efterfølgende at bilen er brændt ved en forsikringsberettigende forsikringsbegivenhed, og skifter nu spor i deres afvisning.

Angående tuning og Partikelfiltret:

8) Da klager indtegnede bilen, var den ikke økotunet. Det blev den ca. et år efter indtegnning, og klager har på intet tidspunkt været vidende om at han skulle indberette dette til sit forsikringselskab.

9) Ca. et år efter indtegnning af bilen til Aros, begyndte bilen at melde 'partikelfilter masse opnået' samtidig med at klager registrerede meget større brændstofforbrug. ved henvendelse til sin mekaniker blev han opfordret til at få det fjernet.

10) Han blev oplyst et hvis man får fjernet det er der risiko for at bilen går i 'fejl mode', hvorfor han blev anbefalet at få bilen ØKO tunet. Dette ville fjerne 'fejlmode meldingen' og brændstofføkonomien ville bedres igen.

11) Han fulgte de råd han fik og den 26/7 2020 fik han [navn 2] til at ordne tuningen for ham.

12) Da han fik den økotunet gjorde [navn 2] på intet tidspunkt, overfor klager, opmærksom på at det var ulovligt.

13) Efter tuning den 26/7 2020 er der ikke foretaget nogen yderligere ændringer på bilen som Aros påstår.

14) Aros udsagn 'og klager har ydermere også fjernet partikelfiltret herefter, er ikke noget [navn 2] har sagt. Tværtimod skriver han (som fremgår af Aros egen undersøgelsesrapport tillæg): 'er partikelfiltret fjernet efterfølgende og om nogen har rodet i softwaren for at slå det fra og evt. hente mere effekt kan jeg ikke sige noget om'.

15) Hvorfra Aros påstand om at 'partikelfiltret efterfølgende er fjernet for at give mere effekt' kommer, står hen i det uvisse.

Vedrørende [medarbejder]

[Medarbejder] ved Aros ... har fra dag 1 kørt sagen for Aros.

Da sagen blev sendt til Aros klageinstans (som klager har krav på) modtog klagers repræsentant ... svar fra en ansat ... og senere en ansat ..., men Ifølge Aros Hjemmeside fremgår det at [medarbejder] er Aros Klageansvarlig, så hvor er objektiviteten.

Det bemærkes nu at [medarbejder] igen repræsenterer Aros i sagen overfor Ankenævnet. På [medarbejderens] linkedIn profil fremgår det at han også er fast medlem i Ankenævnet for forsikring, men Vi går naturligvis ud fra at [medarbejder] ikke er involveret i Ankenævnets stillingtagen i sagen."

Selskabet har i brev af 1/3 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Der er rigtig meget i klagers seneste skrivelse, der ikke giver mening og desuden en masse forhold, der ikke er korrekte, men selskabet tænker ikke, at det er relevant at gå yderligere ned i dette forhold i denne sag.

Det afgørende i denne sag er følgende:

Klager kalder det 'småændringer', at klager har fået tunet bilen og har fjernet partikelfilter på bilen.

Det er her, at klager og dennes rådgiver misforstår sagen. Det er således ikke småændringer.

Det er ulovligt at køre på de offentlige veje med sådanne ændringer, hvis de konstruktive ændringer ikke er godkendt ved SKAT.

Bilen kan således ikke køre lovligt, når ændringerne ikke er godkendt ved SKAT, og det er de ikke i denne pågældende sag, og selskabet ville ikke have tegnet bilen ind, hvis man havde vist de rigtige forhold. Selskabet har dog aldrig disse oplysninger oplyst af klager – hverken ved indtegning eller efterfølgende i forsikringsforholdet.

Hvad der i øvrigt står omkring sportsbiler, biler med mange HK mv. i selskabets acceptregler er jo uinteressant i denne sag. Det forudsætter jo i alle tilfælde, at bilen er lovlig, før man i øvrigt går i drøftelser omkring at fx en bil med mange HK eller tilsvarende kan indtegnes på trods, men i denne konkrete sag er bilen slet ikke lovlig – og den oplysning har klager ikke loyalt givet selskabet, så det kunne tages med i betragtning ved vurdering af forsikringsforholdet.

Ovennævnte fremgår klart af selskabets forsikringsbetingelser:

11. Flytning og risikoændringer

Du skal oplyse os om ændringer i forhold til policen, så vi kan tage stilling til, om forsikringen kan fortsætte og i givet fald på hvilke vilkår og til hvilken præmie. Dette gælder hvis:

- Du eller bilens faste bruger skifter bopæl
- Oplysningerne på policen er forkerte eller ændrer sig f.eks. bilens anvendelse, vægt, hestekræfter, antal årlige kilometer
- Undladelse af at give ovennævnte meddelelse kan medføre, at retten til erstatning bortfalder helt eller delvis, jf. Forsikringsaftalelovens regler.

Selskabet kan selvsagt ikke tage ansvaret for, at biler kører ulovligt rundt på vejene.

Det firma, der har foretaget tuningen, har desuden også til sagen oplyst, at pågældende orienterer alle kunder om, at det er ulovligt at køre med tuningen, hvis det ikke godkendes ved SKAT, og derfor må det også lægges til grund, at firmaet har orienteret klager om, at tuningen skulle godkendes ved SKAT, før klager kunne køre lovligt rundt med bilen. Det har klager jo så helt åbenlyst valgt ikke at gøre.

Om bilen er synet eller ej er helt uden betydning – det gør ikke, at ændringerne er godkendt af SKAT, og partikelfiltret kan desuden også være fjernet efter, at bilen har været til syn. Så synsforholdene er uden betydning i sagen. Synshallen godkender heller ikke tuningen.

Når selskabet ikke ville have tegnet bilen ind med de konstruktive ændringer, så giver det selvsagt heller ikke mening af snakke om 'pro rata', og alle bemærkningerne omkring pro rata dækning kan man således blot se bort fra, da det ikke har betydning i sagen.

Klagers rådgiver desuden følgende i sit seneste indlæg:

Vi finder, at selskabet ikke har bevist, at klager ved købet af kaskoforsikringen har handlet groft uagtsomt i forbindelse med, at klager har undladt at give selskabet oplysninger, som var af betydning for selskabets risikovurdering. Dette henset til, at klager på daværende tidspunkt ikke har fået foretaget ændring på bilen. Selskabet har derfor ikke – under henvisning til forsikringsaftalelovens § 7 – været berettiget til at ophæve kaskoforsikringen for bilen.

Spørgsmålet er herefter, om klager havde afgivet urigtige oplysninger ved forsikringernes tegning, jf. forsikringsaftalelovens § 6. Det har han ikke, da oplysninger tilgået selskabet ved indtegnning var korrekte.

Det er selvsagt interessante betragtninger.

Hvis bemærkningerne skulle være gældende ret, så ville klager altså kunne gøre lige hvad han ville i forsikringsperioden, og så havde selskabet en hæftelse.

Det må dog afvises, at bemærkninger er udtryk for et juridisk korrekt eller gangbart argument.

Derfor står der jo netop også i betingelserne, at klager skal oplyse omkring risikoændringer, der måtte opstå i forsikringsperioden. Alt andet gav jo heller ikke mening. Derfor er det afgørende heller ikke kun, hvad klager vidste på tidspunktet for indtegnning, men hvad der er af viden i hele forsikringsperioden."

Til dette har klagerens repræsentant fremsendt brev af 7/3 2023, hvori det bl.a. er anført:

"Vi finder det beskæmmende, at selskabet fremhæver forhold i deres afvisning, som de ikke har fremlagt dokumentation for. Herunder at selskabet fortsat hæfter sig ved, at forholdet vedr. partikelfilter skulle have noget med klager at gøre.

Herudover at klager sættes i mistillid og betegnes som illoyal kunde, idet selskabet vælger at trække forhold frem, som vi ikke ser dokumenteret på sagen.

Vi henviser for god ordens skyld til Ankenævnets vedtægter som tydeligt angiver, at de ikke kan tage forhold med i sagen, som hverken er dokumenteret eller fremlagt.

Det følger af nævnets egen 'vejledning for forsikringsselskaber og deres advokater', at:

- * At nævnet ikke kan lægge forhold til grund som selskabet ikke har dokumenteret
- * At selskabet skal fremlægge relevant bevismateriale frem under høringsprocessen
- * At fremlægger en part ikke sine beviser, vil udgangspunktet være, at sagen afgøres på det foreliggende grundlag
- * At nævnet ikke kan lægge forhold til grund, som ikke er dokumenteret

* At selskabet så tidligt som muligt, bør fremlægge alle relevante dokumenter og filer på portalen

Da selskabet ikke har formået at kunne identificere eller fremlægge dokumentation for dets påstande – modsat klager der har fremlagt dokumentation for fremsatte krav – finder vi ikke selskabets argumentation kan stå alene og derfor ej heller kan bidrage positivt til sagen. Der er tale om indicier og gætterier.

Tuning

Selskabet skriver i dets afrundende høringsvar:

'Klager kalder det 'småændringer', at klager har fået tunet bilen og har fjernet partikelfilter på bilen.'

Vi skal gøres det helt klart, at der ikke er tale om en 'tuning' i ordets forstand, men en øko-tuning, som netop bruges og er lovlig iht. klimareglerne om, hvor meget en bil må udlede. Derfor kan bilens

motor ændres, således den forbrænder bedre og derved udleder mindre. Det er ikke ulovligt, som selskabet anfører uden at føre bevis herfor.

Selskab: *'Det er ulovligt at køre på de offentlige veje med sådanne ændringer, hvis de konstruktive ændringer ikke er godkendt ved SKAT.'*

Det må andre myndigheder afgøre. Vi ser ikke et sådant postulat godtgøre noget som helst. Det er selskabets holdning, at SKAT skal godkende dette – det er ikke korrekt, hvorfor selskabet ej heller har ført bevis herfor.

Der fremgår ikke af vilkåret, at en sådan ændring, frembringer mulighed for afvisning. Da bilen er gået gennem syn og der faktisk intet er fjernet på bilen af klager, kan det ikke nytte, at selskabet fortsat angiver dette postulat.

Såfremt selskabet mener at kunne løfte bevisbyrden for dets påstande, skal vi bede fremlægge dokumentation herpå. Ellers skal jeg bede selskabet stoppe med at fremføre sådanne injurierende påstande om klager har fjernet partikelfilter og ændret bilen. Det er strafbart.

Selskab: *'Hvad der i øvrigt står omkring sportsbiler, biler med mange HK mv. i selskabets accept-regler er jo uinteressant i denne sag.'*

Sjovt som selskabets interne indtegningsretningslinjer pludselig ikke er interessante længere, idet disse netop viser, at selskabet ville have indtegnet bilen, men på anden præmie.

Selskabet har derfor ikke mulighed for herefter at oplyse, at det ingen relevans har, idet reglerne for indtegnning i selskabet således anfører, at selskabet vil indtegne biler med dette antal hk, da der

hverken er tale om en sportsbil eller en voldsom motor. Selskabet har flere biler med større motor,

som udleder væsentlig mere end klagers bil, idet de er født uden partikelfilter.

Selskabet: *'henviser til dets regler i vilkåret pkt. 11.'*

Heri fremgår HK. Men dette skal ses i sammenhæng med indtegningsreglerne og det konkret fremførte forhold om, at klager er i god tro, hvorfor selskabet ville have indtegnet bilen, såfremt de var bekendte med det korrekte antal HK. Altså pro-rata beregning, som selskabet selv har anvist tidligere.

Selskab: *'Om bilen er synet eller ej er helt uden betydning.'*

Det er ikke uvæsentligt. Er bilen gået gennem syn uden anmærkning, da er bilen lovlig at køre med på vejen. Det er netop det en synshal er til for at sikre. At ulovlige biler eller biler med en beskaffenhed, som ikke gode nok til danske veje, bliver registreret og fjernet fra vejene.

Kilde: [link]

'Ved syn af dit køretøj foretager synshallen en kontrol af, om køretøjet er i god stand i henhold til de tekniske regler. Køretøjet bliver kontrolleret for fejl, der kan påvirke vores miljø og sikkerheden på vejene.'

Hvad bliver tjekket ved et periodisk syn?

Ved syn af dit køretøj foretager synshallen en kontrol af, om køretøjet er i god stand i henhold til de tekniske regler. Køretøjet bliver kontrolleret for fejl, der kan påvirke vores miljø og sikkerheden på vejene.

1. For at fastholde sikkerheden på vejene, bliver der foretaget en kontrol af køretøjets styreapparat, bremses, dæk, lygter, signalapparat, reflekser og bærende dele, som bl.a. hjulophæng og støddæmpere.
2. For at sikre et bedre miljø, bliver der foretaget en kontrol af køretøjets røg-, kulilte- og støjledning. Du kan læse mere om reglerne for køretøjers støj- og partikelledning under menu-punktet 'Energi og miljøegenskaber'.

Et syn bliver afsluttet med, at synshallen udleverer en synsrapport med synsresultatet. Der findes fire mulige resultater: godkendt, betinget godkendt, kan godkendes efter omsyn eller ikke godkendt. Læs mere under 'Forstå din synsrapport'.

Det er altså ikke rigtig når selskabet fremfører, at det er SKAT der afgør om bilen kan godkendes til de danske veje. Det foregår via synshallen. Da synshallen har godkendt bilen uden anmærkning, da er der ikke tale om en ulovlighed.

Det anfører således også, at bilen netop overholder den udledning denne type bil må, efter ændring af motor og forbrænding heri. Ellers ville bilen netop være blevet kaldt til gensyn eller erklæret ikke godkendt.

Det beviser ydermere, at de kendte øko-tuning af biler er en almindelig proces, som anerkendes i synshallerne, da de ikke bringer ulovlige ændringer med sig, men netop værner om klimaet ved renere forbrænding.

Konkret sagsfremstilling og fakta på sag

1: Bilen holdt parkeret på en rastepads og blev antændt?

Selskabet anerkender hændelse om ildspåsættelse som dækningsberettiget efter vores indsigelse,

Ankenævnet *for* Forsikring

14.

99261

men ændrer herefter afvisningsårsag, hvilket ikke er muligt jf. Ankenævnets praksis gennem mange år.

2: Klager har IKKE fået besked om at økotuning var ulovligt af [navn 2]. Denne udtalelse må [navn 2] selv stå til ansvar for, klager har ikke fået en sådan besked. Vi må bede selskabet lade værre med at fremsætte postulater, men faktisk fremlægge beviser jf. vedtægterne i nævnet.

3: Det mekanikeren lavede med klagers partikelfilter, var ulovligt.

Klager har handlet i god tro med henblik på at få afhjulpnet bilens computer meldte 'partikelfilter masse opnået' og at den kørte i 'safe mode'. Det er hverken ulovligt eller en ændring der gør selskabet ikke ville indtegne bilen.

4: Der står intet i policen om at sådanne ændringer (partikelfilter) skal indberettes til selskabet.

Selskabet fremhæver alene punkt 11 i en 21 sides lang betingelsesoversigt (M03-01), at der med ET

ord på side 11 fremgår at 'ændring af hestekræfter kan medføre erstatning helt eller delvis bortfalder'.

Da selskabet påberåber sig ulovlige ændringer og andet, men ikke kan føre bevis herfor og selv har

angivet i tidligere skrivelser, at man vil kigge på pro-rat beregning, når bilag om øko-tuning blev fremsendt, ændrer ikke ved, at selskabet ville have indtegnet bilen iht. indtegningsreglerne.

5: Bilen er gået igennem syn efter ændringer, så hvorfra skulle klager vide det var ulovligt?

Klager kan efter nærmere gennemgang af sagen ses værende i god tro omkring de konkrete forhold. Alene derfor anerkender vi også, at selskabet kan gøre pro-rata erstatning gældende, da der er sket en øko-tuning, som alene ændrer antallet af hestekræfter minimalt. Noget klager ikke vidste havde betydning for selskabet.

Selskabets indtegningsregler angiver tydeligt, at der skal være tale om voldsom motor med mange hestekræfter eller en sportsbil, førend de ville undtage bilen og afvise erstatning og indtegnning.

Konklusion

Selskabets argumentation virker søgt, efter de i forløbet (modvilligt) har anerkendt hændelsen (ildspåsættelse) som en forsikringsberettiget hændelse, efter at have forsøgt at nægte udbetaling grundet andre afvisningsårsager, som ikke har holdt vand.

Der er således tale om, at selskabet afviser sagen på ildspåsættelsen og efterfølgende anerkender forholdet og dækningen, hvorefter selskabet anvender ny afvisningsårsag. Et forhold vi ikke kan tage til følge, da det ikke var en del af afvisningen i første omgang. Selskabet kan således ikke ændre afvisningsårsag som de lyster. Det fremgår tydeligt af flere kendelser og praksis i nævnet.

Vi må i det hele taget henvise til, at klager har overholdt sin del af indtegningsreglerne, idet der her kan henføres til forhold sket efter indtegnning, altså under selskabets risikoperiode – forsikringsdækning.

Vi må på denne baggrund bede Ankenævnet tage endeligt stilling til sagen, idet der findes flere faktisk forkert fremførte oplysninger om klager og bilen. Herunder at klager skulle have fjernet partikelfilteret.

Vi finder, at selskabet ikke har bevist, at klager ved købet af kaskoforsikringen har handlet groft uagtsomt i forbindelse med, at klager har undladt at give selskabet oplysninger, som var af betydning for selskabets risikovurdering. Dette henset til, at klager på daværende tidspunkt ikke har fået foretaget ændring på bilen.

Selskabet har derfor ikke – under henvisning til forsikringsaftalelovens § 7 – været berettiget til at ophæve kaskoforsikringen for bilen.

Spørgsmålet er herefter, om klager havde afgivet urigtige oplysninger ved forsikringernes tegning, jf. forsikringsaftalelovens § 6. Det har han ikke, da oplysninger tilgået selskabet ved indtegning var korrekte.

Det fremgår af forsikringsaftalelovens § 7, at klagers undladelse af at give oplysning ingen indflydelse har på selskabets ansvar, medmindre klager burde være klar over, at den ikke oplyste omstændighed var af betydning for selskabet, og klagers forhold kunne tilregnes klager som grov uagtsomhed.

Selskabet hæfter herefter for pro-rata beregning, da oplysninger på sagen angiver, at klager var i god tro."

Klagerens repræsentant har herudover fremsendt brev af 7/3 2023, hvori det bl.a. er anført:

"Kort kommentar til efter uploadet sagsakt fra Retten i [by].

Den er ikke relevant for sagen. Dette med tydeligt udspring i de konkrete forhold der er på nærværende sag og faktisk fremlagt, som strider imod de oplysninger der går igen i sagen fra Retten i [by].

Nærværende sag:

Klager indtegner bil på korrekte oplysninger og får efterfølgende øko-tunet bilen, hvorved bilen opnår renere forbrænding – ikke ulovligt eller en ændring, som medfører markant forøget antal hk. Klager er på nærværende sag i god tro.

Sag fra Retten i [by]:

Sagen omhandler urigtige oplysninger ved indtegning. Kunde indtegner bil med markant færre antal hk end bilen reelt har. Kunden er altså i ond tro. Her har kunden en bil som netop er tunet, så den opnår markant flere hk. Over 100 hk mere. Altså en grov uagtsomhed, da der sker en reelt konstruktive ændring af bilen, som kunden var klar over, bekendt med, ved indtegning.

Retten finder herefter, at det er bevist, at har afgivet urigtige oplysninger, da han forud for den 14.

december 2018 bestilte forsikringen, hvor det fremgik, at bilen havde 306 HK og undlod at oplyse, at der var foretaget konstruktive ændringer af bilen, herunder at den var chiptunet til et højere antal HK. Det burde have stået ham klart, at de ikke oplyste omstændigheder havde betydning for selskabet og forholdet kan derfor tilregnes ham som groft uagtsomt, jf. forsikringsaftale lovens §§ 6, stk. 1 og 7.

Sagen fra Retten i [by], kan således ikke tillægge sagen værdi, idet der ikke er tale om sammenlignelige forhold og præmisser."

Ankenævnet for Forsikring

17.

99261

Sekretariatet bad i meddelelse af 27/3 2023 selskabet om at fremlægge materialet fra indtegningsstidspunktet, indtegningsreglerne, og om at redegøre for, hvordan kunden blev indtegnet – herunder hvordan de oplysningerne om køretøjet, der fremgår af policen, blev givet. Selskabet svarede i meddelelse af 5/4 2023 bl.a.:

"Oplysningerne ved indtegnelse er givet mundtligt af klager. Indtegnelse sker da på baggrund af registreringsnummer på køretøjet, hvor der sker opslag til DMR-register, og der fremfindes den konkrete model på bilen. Herved fås de risikoplysninger på bilen, der kan indhentes automatisk - model, variant, alder, nyværdi og HK.

Klager bliver selvfølgelig ikke særskilt spurgt til, om bilen er lovlig på indtegningsstidspunktet. Det forudsættes bilen at være, medmindre man får særskilt oplysninger fra kunden om det modsatte.

Der sendes ikke en skriftlig bekræftelse i form af mail til kunden på risikoplysningerne - der fremsendes derimod en gyldig police til kunden med de konkrete oplysninger, og den police er allerede fremlagt i sagen. Derved får kunden en særskilt besked om de risikoplysninger, som selskabet har modtaget og noteret sig."

Nævnet har fået forelagt bilag, hvoraf nogle gengives nedenfor.

Af police af 1/1 2022 fremgår bl.a.:

"Ikrafttrædelsesdato: 01.01.2022	Årlig pris kr.: 7.508,03
Hovedforfaldsmåned: 1	Gældende betingelser: M03-01
Præmien er indeksreguleret.	Opkrævning: 1 årlig termin
Aros Bilforsikring omfatter:	
Bilmærke: ...	
Bilmodel: ...	
Bil variant: ... 184 KH 6g	
Reg. nr.: ...	
Stel. nr.: ...	
Årgang: ...	
Hestekræfter: 184 HK	
Nyværdi: 709.501	
Anvendelse: Privatkørsel	
Trækkrog: Automatisk omfattet	
Antal kørte km årligt: Max 20.000	
Ejer:	
[klageren]	
Bruger:	
[navn]	
Aktuel bonusklasse: 8	

Ankenævnet *for* Forsikring

18.

99261

Når forsikringen er placeret i bonusklasse 8 sker der ingen ændring af bonusklassen ved anmeldelse af skade.

Ankenævnet for Forsikring

19.

99261

Dækningsomfang:

Ansvar	valgt ...
Førerulykke	valgt ...
Kasko inkl.	valgt ...
Retshjælp	...
Redningshjælp i udlandet	...

Tilvalgsdækning:

Friskade	valgt ...
Aros Autohjælp Plus	valgt ...
Aros Autohjælp Plus m/træk	ikke valgt ...

Øvrige forhold:

Den oplyste årlige pris er gældende fra ikrafttrædelsesdatoen og er inkl. statsafgift og miljøbidrag, men ekskl. øvrige lovbestemte bidrag, gebyrer og afgifter.

Skadesforsikringsafgiften berigtiges efter Lov om afgift af skadesforsikringer § 2."

Af selskabets undersøgelsesrapport fremgår bl.a.:

"[Ophugger], blev den 010722 opsøgt, idet kt. var bragt hertil efter branden. Kt. fremstod med delvis udbrændt karosseri og kabine og kraftige sodskader. Kt. henstod på 20" vinterhjul på alufælge, der havde flere mærker efter kontakt med kantsten eller lignende.

Der var en firkantet svejsning på siden af partikelfilter kabinettet, der er lavet efter produktionen. Der blev boret et hul i partikelfilter kabinettet, hvorefter der blev stukket en slange helt op, hvor filtret skulle have været. Slangen mødte ingen modstand, hvilket filtret burde have ydet.

...

Foto nr. 10, visende kt.s partikelfilter, der har været åbnet og svejst til igen.

...

[Værksted/producent] v. ... blev den 040722 kontaktet. Forespurgt, oplyste han, at han ikke gik ud fra, at man have taget indmaden ud af partikelfiltret pga. en fejl på dette, idet det var almindelig kendt, at man tog indmaden ud eller helt kørte forbi partikelfiltret, når man i øvrigt tuned et kt., idet partikelfiltret nedsatte luftgennemstrømningen og dermed effekten af en tuning.

Det var ikke givet, at det manglende partikelfilter ville få en advarselslampe til at lyse i instrumentbrættet, men ofte, når der blev lavet en chiptuning, så ændrede man i motorstyringens filer, så der ikke blev tændt advarselslamper i instrumentbrættet, så tuningen ikke umiddelbart ville blive opdaget ved et syn.

...

Ft., blev den 270722 kontaktet telefonisk. Han oplyste, at han hos [værksted 1] havde fået lavet et tjek af kt. inden syn. Da han var i [by] fik han kt. synet ved en synshal i [by].

Ft. oplyste, at der ikke havde været advarselslamper, der lyste i instrumentbrættet inden brande. Ft. blev gjort bekendt med, at ved undersøgelse af kt., var det blevet konstateret, at der ikke havde været monteret et partikelfilter. Ft. oplyste, at det var han godt klar over. For ca. et år siden havde han fået lavet en 'øko-tuning' på kt. Det gav en bedre brandstoføkonomi og nogle få ekstra

HK. Forespurgt, oplyste han, at han havde haft kt. på et rullefelt. Han oplyste, at han mente, at kt. som standart havde 190 HK og at kt. nu havde 209 – 212 HK. Ft. ville ikke oplyse, hvem der havde tunet kt.

...

Aros Forsikring v. assurandør ..., blev den 150922 kontaktet telefonisk. Han blev forespurgt, hvad han ville have gjort, hvis han var blevet kontaktet af en kunde, der havde oplyste, at dennes bil var tunet, måske kun 15 – 20 HK, men at kt. ikke var godkendt med den konstruktive ændring, som tuningen var. Hertil oplyste at hvis han fik en forespørgsel ifm. indtegning, hvor han blev bekendt med, at det der var anført på policen om kt. (fra motorregistret) ikke passede med kt. i virkeligheden, så lå det uden for hans kompetence at indtegne kt., hvorfor han vidste, at han skulle foreligge sagen for enten ..., der er ... eller for ..., der er

[Data-virksomhed] v. ... blev den 220922 opsøgt. Han oplyste, at styreenhedens 'Map' var krypteret, hvilket en normalt ikke var. Han oplyste, at kryptering af denne efter hans opfattelse kun ville blive gjort, for at man ikke kunne gå ind og se ændringerne, der var blevet foretaget ved en tuning af kt. Han mente ikke, at krypteringen var sket for at skjule, at kt. var tunet, men alene som en slags ophavsmæssig beskyttelse af filerne, for at andre der tunedede ikke skulle kunne anvende filerne på andre køretøjer.

...

Færdselsstyrelsen v. ... er tidligere blevet kontaktet i en lignende sag. ... har tidligere arbejdet hos Statens Bilinspektion som synsmand. I daværende sag, oplyste han, at turbo, intercooler og tuning af motoren var konstruktive ændringer af kt., der hver især skulle påføres godkendelsen fra Bilinspektionen. Selv montage af et KN-filter skulle anføres.

Hvis et kt. blev fremstillet til syn med konstruktive ændringer og der ikke forelå TOV godkendelse af delene, så ville der blive fremsat krav om, at kt. skulle godkendes ved en prøvningsinstans. Kt. ville blive betinget godkendt, dvs. godkendt under betingelse af, at prøvningsinstansen sagde god for kt. Ved prøvningsinstansen ville kt. blive testet ift. ydelse, bremses og forurening.

Når der var ændringer på motoren, ville det ofte være svært og dyrt at få kt. til at opfylde krav til forurening, og det ville ofte ikke kunne svare sig på ældre kt.'er.

Resultat/sammenfatning

...

Ft.s kt. har efter indtegning hos Aros Forsikring fået foretaget konstruktive ændringer, der har betydning for motorens ydelse og forurening – konstruktive ændringer, der ikke er godkendt. Ændringen består umiddelbart af tuning samt fjernelse af kt.s partikkelfilter. Ft. ønsker ikke at oplyse, hvem, der har tunet kt.

Af policen fremgår det, at forsikringen er tegnet under betingelser M03-01 for en ..., med en 2,0 motor med 184 HK. Af betingelserne fremgår det under punkt 11, at der skal gives oplysninger til forsikringselskabet, hvis oplysningerne på policen, herunder hestekræfter ændres og at undladelser kan medføre, at erstatning helt eller delvis bortfalder.

Ved kontakt til Aros Forsikrings assurandør, er det blevet oplyst, at hvis denne havde fået en forespørgsel ang. indtegning af et kt., der var tunet, men ikke godkendt med denne konstruktive ændring, så ville assurandøren have forelagt indtegningen for proceschefen eller for skadeforvalteren.

Det bliver herefter af afgørende betydning, hvordan proces- og skadeschefen ville have stillet sig til spørgsmålet om indtegning af et kt., der var tunet og ikke havde fået godkendt de konstruktive ændringer.

Det må antages, at Aros Forsikring ikke ville have ønsket at indtegne køretøjer, der ikke opfylder lovens krav til godkendelse af konstruktive ændringer. Det er således ikke afgørende, om man aktuelt ville indtegne kt., med X antal HK, og om kt. ville kunne blive godkendt, men at man ved omh. forespørgsel (konstruktive ændringer uden godkendelse) ville have sagt nej til indtegning, jf. FAL § 45, stk. 1, idet opmærksomheden henledes på, at der er flere ubekendte ved indtegning af et kt., hvis konstruktive ændringer ikke er godkendt herunder effekt, risiko for motorhavari med fare for FUH og skade på fører eller andre, at ændring i styreenheden evt. vil kunne medføre brand eller kortslutning, at hvis der er tegnet F-deklaration kan denne evt. komme i spil hvis politiet tilbageholder kt. i længere tid, samt det forhold, at tuning og manglende partikelfilter kan føre til øget forurening, hvor Aros Forsikring som selskab, jf. CSR lægger vægt på bæredygtighed og miljøet. Det er ikke umiddelbart et krav, at forholdet er beskrevet i acceptreglerne, der jo blot er en beskrivelse af en arbejdsgang, det afgørende er, hvordan proces- og skadeschefen ville stille sig.

...

Der gøres opmærksom på, at FAL § 45, stk. 1 anvender ordlyden: 'nævnt i policen', men at det efter praksis er tilstrækkeligt, at fareomstændigheden er angivet i vilkårene (betingelserne).

Der gøres endvidere opmærksom på, at ft. ikke opfylder betingelserne i FAL § 22, idet han ikke ønsker at oplyse, hvem, der har tunet kt, hvorved han tilbageholder oplysninger, der kunne være af betydning for Aros Forsikrings mulighed for fastsættelse af det beløb, der skal udbetales eller om der det hele taget skal udbetales erstatning.

Det anbefales således, at der på det foreliggende afvises erstatning, hvis proces- og skadeschefen, ved forespørgsel ville have sagt 'nej' til indtegning af et tunet kt. uden godkendelse af de konstruktive ændringer, jf. FAL § 45, stk. 1 og at der henvises til FAL § 22, uden at denne bliver det bærende, idet ft.s evt. oplysning af tuningssted så skal indgå i en fornyet bedømmelse af sagen, og hvis afvisning kan bæres på FAL § 45, stk. 1 alene, er der ingen grund til at gå ind i sagen igen.

Der henvises til:

- ANK 89183, ang. tuning af et kt., hvor ft. får medhold, da der modsat denne sag, gøres opmærksom på, at motoreffekt ikke er anført i policen og at det ikke af betingelserne fremgår, at ændringer i motorens effekt eller ydelse skal oplyses til selskabet.

- ANK 95520 anvendelse af FAL § 22, hvor der lægges vægt på, at en ft./fast bruger ikke vil afgive teleoplysninger."

Af tillæg til selskabets undersøgelsesrapport fremgår bl.a.:

"Undersøgelser

Aros Forsikring v. ... har den 091222 videresendt et af ft. indsendt print over tuningen af kt., og ønsker at der undersøges lidt ang. betydningen af dette.

Der er tale om en udskrift over kt.s drejningsmoment og hestekræfter. Udskriften ses at komme fra firmaet ... og at være foretaget den 260722. Udskriften angiver et drejningsmoment på 459 og 212 HK.

Ankenævnet for Forsikring

22.

99261

Firmaet ... cvr.nr. ...0, ses jf. Lasso, at skifte navn til ... med samme cvr.nr. pr. den 010914.

[Firmaet] ejes af [navn 2], tlf.nr. ...

[Firmaet ved navn 2], blev den 121222 kontaktet telefonisk. Han oplyste, at han tidligere havde haft firmaet ..., hvor han tunedede biler, hvilket han stadig gjorde.

Når han tunedede biler, kom de altid på et rullefelt og fik målt drejningsmoment og HK.

Han blev forespurgt, om han kunne se, om han havde haft tunet sagens kt. og blev gjort bekendt med, at det efter en udskrift skulle være sket den 260720. [Navn 2] oplyste, at han ikke gemte sit materiale så længe. Det ældste han havde til at ligge var 1½ år gammelt.

Han oplyste, at hans udskrifter normalt angav HK og drejningsmoment, men at drejningsmomentet, var sket ud for en udregning igennem hestekræfterne.

Det blev aftalt, at han fik tilsendt udskriften, idet jeg gerne ville vide, om det var en original udskrift fra hans firma.

Mail fremsendt til [firmaet] s.d.

[Firmaet] v. [navn 2] har den 131222 fremsendt en mail, vedlagt tillægsrapporten som bilag 1, hvor han oplyser, at dokumenter umiddelbart ser originalt ud.

De røde tal er efter tuning og de sorte tal er før tuning. Han oplyser, at der er tale om en relativt konservativ tuning.

[Navn 2] skriver endvidere, at alle hans kunder vejledes om, at tuning ikke er lovlig, ikke godkendt til brug på offentlig vej, og at de selv skal få kt. godkendt ved FSTYR og hos deres forsikringsselskab med de konstruktive ændringer.

...

Umiddelbart ser dokumentationen, original ud. Der er ikke fiflet med noget og tallene passer fint med typiske tal på sådan en vogn. Udskriften er den der kommer direkte fra printeren. Sort er før måling og rød efter. Det peak der er på før og efter kurverne i bunden stammer fra noget [bilens] gearkasser laver når man måler transmissionstabet og er derfor ikke reelt. Max moment er derfor ca. 430Nm. og 212Hk så ikke en voldsom forøgelse i forhold til standard. Relativt konservativt.

Alle mine kunder bliver oplyst om tuning er ulovligt og ikke godkendt til brug på offentlig vej før de selv har sørget for at få bilen godkendt ved både FSTYR og forsikringsselskab efterfølgende med konstruktive ændringer.

Må man spørge hvilke konsekvenser det får for ejeren i sådan et tilfælde her? Det kunne være rart at vide for enkelte spørger sommetider til det, hvortil jeg kun kan svare at det skal de spørge deres forsikring om, og det glemmer de fleste tænker jeg.

...

Ved søgning på 'nummerplade.net', der henter oplysninger fra Motorregistret ses, at kt. er indregistreret med 184 HK.

...

[Firmaet ved navn 2] fik den 141222 tilsendt en mail, hvor han blev forespurgt, om han ifm. tuningen af kt. havde fjernet partikelfiltret i kt.

[Firmaet ved navn 2] har den 141222 fremsendt en mail, vedlagt tillægsrapporten som bilag 2, hvor han oplyser, at han fraråder sådanne modifikationer (fjernelse af partikelfiltret), men at mange fjerner partikelfiltret, når de går i stykker eller for at kt. får en bedre ydelse (flere HK).

[Navn 2] oplyser, at han ikke arbejder med de mekaniske ting på bilerne (tuning sker via softwaren) og at hvis man fjerner partikelfiltret, så går kt. typisk i nødprogram efter et stykke tid, medmindre man retter i softwaren.

[Navn 2] oplyser, at han ikke kan udtale sig ift., om der er ændret i softwaren i kt. efterfølgende for at kt. ikke går i nødprogram og måske for at give kt. flere hestekræfter, men at kt. efter udskriften at dømme ikke har fået fjernet partikelfiltret.

Sådanne modifikationer fraråder jeg på det kraftigste. Men mange gør det desværre, oftest fordi de ikke vil ofre de penge det koster at skifte det ud. Et partikelfilter er en sliddel som ikke holder evigt og det er dyrt at skifte. Nogle fjerner dem også for at få bedre ydelse da det er en mindre begrænsning for motoren.

Jeg roder ikke med de mekaniske ting på bilerne. Fjerner man partikelfiltret vil bilen typisk køre i nødprogram efter et kort stykke tid medmindre man tilretter softwaren i bilen.

Effekten på den omtalte bil indikerer ikke at filteret skulle være fjernet og Jeg har ikke mulighed for at søge softwaren frem medmindre jeg har bilen her, så kan ikke sige om det har været fjernet dengang bilen blev lavet tilbage i 20. Men det indikerer tallene ikke.

Er det fjernet efterfølgende og om nogen har rodet i softwaren for at slå det fra og evt. hente mere effekt kan jeg ikke sige noget om.

...

Resultat/sammenfatning

Det fremsendte bilag ændrer ikke umiddelbart noget ift., den tidligere afvisning, idet en forespørgsel ang. de faktiske forhold ved indtegning; et kt., der er tunet og har fået 28 HK mere, men at kt. ikke er blevet godkendt med de konstruktive ændringer, idet FS ved en sådan forespørgsel ikke ville have tegnet kt. ind. Det må endvidere lægges til grund, at partikelfiltret ikke er fjernet af [firmaet] og at dette er fjernet efterfølgende og at kt. derved formentlig har fået flere hestekræfter, hvormed kt. formentlig har en ydelse, der er mere end 28 HK større end et tilsvarende type-køretøj."

Af selskabets indtegningsregler fremgår bl.a.:

"1 Anvendelse og betingelser for indtegning:

Vores biltarif er bygget op omkring forsikring af almindelige standardkøretøjer.

En del biler afviger fra karakteristikken 'standard-køretøjer', og udgør, enten i form af vognmærke/type, hestekræfter eller anvendelse, en særlig risiko, og måske en risiko som vi ikke ønsker.

Vi har i Aros valgt ikke at have en 'fabrikat vi ikke vil tegne' liste, men ud fra ovennævnte afvigelser, kundens alder, hvilke øvrige forsikringer der indtegnes, samlet skadeforløb og den sunde fornuft, burde vi kunne indtegne de korrekte kunder.

Kundeservice og proceschefen har til enhver tid ret til at afvise et køretøj som indtegnes.

...

Hvem og hvad ønsker vi ikke at antage:

Nævnte risici kan der som udgangspunkt ikke tegnes kaskoforsikring for i Aros:

...

- Sports- eller sportsprægede biler med kraftige motorer"

Af udtalelse af 6/1 2023 fra Teknologisk Institut fremgår bl.a.:

"Undersøgelsens omfang.

Rekvirenten har bedt Teknologisk Institut vurdere regelsættet omkring chiptuning / tuning af motorer vedr. ovenstående bil.

Tolkning af regelsæt.

Alle regler omkring konstruktive ændringer og motortuning/chiptuning er tydeligt beskrevet i Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer (VOSAK) med særlig fokus på afsnit 18.05.

Det er Teknologisk Instituts opfattelse, at reglerne skal tolkes således:

En dansk indregistreret dieselbil af den nævnte årgang, må ikke chiptunes og/eller manipuleres i motorstyreboksen på nogen måder.

Der er dog lige en enkelt undtagelse: Chiptuning kan udelukkende godkendes, hvis bilejeren fremlægger dokumentation på, at støjkrav og forureningskrav iht. den typegodkendte Euro norm stadig overholdes.

Denne dokumentation kan laves af enten en Teknisk Tjeneste eller en Godkendt Prøvningsinstans. En synsvirksomhed kan IKKE udføre denne dokumentation.

Såfremt bilejeren kan fremlægge denne dokumentation, skal synsvirksomheden oplyse dette i DMR

som en konstruktiv ændring på køretøjet og uploade dokumentationen.
(bilen skal altså synes med konstruktive ændringer).

Det giver sig selv, at fjernelse af katalysator og/eller partikelfilter er ulovligt, da udstødningsemissionerne iht. typegodkendelsen herefter ikke kan overholdes.

Erfaring viser, at en effektforøgelse vil være minimal, eller ikke tilstede, ved fjernelse af katalysator og/eller partikelfilter. Delene i udstødningsystemet er nøje dimensioneret til motorydelsen af fabrik, så længe vi taler om biler, der ikke er konstruktivt ændrede.

Slutteligt skal det understreges, at i dag, kan en synsvirksomhed IKKE kontrollere udstødnings-emissionerne/forureningskrav iht. Euro normen i typegodkendelsen, - de kan udføre en røggas-måling og en 4 gas test på en ubelastet motor, hvilket ikke er det samme."

Af selskabets afgørelse af 14/10 2022 fremgår bl.a.:

"Vi har forsøgt at få udlæst chippen med henblik på nærmere at få belyst indholdet i tuningen, herunder antallet af hestekræfter, som bilen har fået tilføjet ved tuningen, men dette har ikke været muligt, da chippen og indholdet herpå er blevet krypteret.

Vi har efterfølgende adspurgt dig og din klient om, dels hvem der har foretaget tuningen, og dels fremsat et ønske om, at krypteringen af chippen ophæves, således at vi kan udlæse data på tuningen, men dette er blevet afvist af såvel dig som din klient.

Det følger direkte af forsikringsbetingelsernes pkt. 11, at din klient skal oplyse selskabet om ændringer i forhold til policen, således at selskabet kan tage stilling til, om forsikringen kan fortsætte – og i givet fald på hvilke vilkår og til hvilken præmie. Undladelse af at give sådan meddelelse kan medføre, at retten til erstatning bortfalder helt eller delvist, jf. forsikringsaftalelovens regler.

...

Da vi ikke har modtaget relevante risikoplysninger om, at motoren er blevet tunet, og at partikelfilteret er blevet fjernet, og da din klient ikke har ønsket at oplyse, hvem der har forestået tuningen samt bistå med at ophæve krypteringen, har selskabet ikke mulighed for at vurdere, hvorvidt selskabet med disse konstruktive ændringer ville have tegnet kaskoforsikring for bilen.

Selskabet kan således ikke vurdere, om selskabet kunne have tegnet kaskoforsikring, men på andre

vilkår og til en anden præmie, idet din klient som nævnt har afvist at medvirke til sagens oplysning.

Selskabet er dermed ikke – uden de anmodede oplysninger – i stand til at vurdere grundlaget for anvendelsen af forsikringsaftalelovens § 45, stk. 2 (pro rata erstatning)."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"11. Flytning og risikoændringer

Du skal oplyse os om ændringer i forhold til policen, så vi kan tage stilling til, om forsikringen kan fortsætte og i givet fald på hvilke vilkår og til hvilken præmie. Dette gælder hvis:

- Du eller bilens faste bruger skifter bopæl.
- Oplysningerne på policen er forkerte eller ændrer sig f.eks. bilens anvendelse, vægt, hestekræfter, antal årlige kørte kilometer.

Undladelse af at give ovennævnte meddelelse kan medføre, at retten til erstatning bortfalder helt eller delvis, jf. Forsikringsaftalelovens regler.

Sekretariatet har på Færdselsstyrelsens hjemmeside fundet følgende information:

"Chiptuningsbekendtgørelsen er udstedt for at sikre, at bilejere og værksteder ikke bare tuner bilen uden tanke på hverken miljø eller sikkerhed. Udover at bilen ikke må forurene eller støje mere efter chiptuning, skal også sikkerheden fortsat være forsvarlig. Det vil sige, at bilens konstruktion skal kunne tåle den øgede effekt. Endelig skal der være dokumentation for, at samtlige krav er

overholdt. Efter en bil er blevet chiptunet, skal den synes igen. Bilen kan kun godkendes ved syn, hvis der medbringes dokumentation for, at chiptuningsudstyret er lovligt. Det er ejerens ansvar at dokumentere dette ved syn."

Nævnet udtaler:

Klageren tegnede den 22/8 2018 kaskoforsikring over telefonen. Oplysninger om bilen – herunder hestekræfter – blev indhentet automatisk ved opslag i DMR. Klageren fik tilsendt police, hvoraf det fremgår, at bilen har 184 HK. Klageren fik den 26/7 2020 "øko-tunet" bilen med yderligere 28 HK. Klagerens bil blev den 24/7 2022 totalskadet ved ildspåsættelse. Undersøgelser af bilen viste, at partikelfilteret var blevet fjernet. Selskabet annullerede klagerens kaskoforsikring og afviste at dække skaden med henvisning til, at bilen var tunet, og at klagerens krav på dækning var bortfaldet som følge af reglerne om fareforøgelse.

Klageren kræver, at selskabet trækker annulleringen af kaskoforsikringen tilbage, udbetaler fuld- eller prorata erstatning, og tilbyder klageren en forsikring af den nye bil på samme vilkår, som andre medlemmer. Klageren kræver dækning for udgifter til repræsentation forud for sagens indbringelse for nævnet. Klageren har anført, at partikelfilteret er fjernet, før klageren købte bilen, og at klageren ikke havde kendskab hertil. Klageren har anført, at en økotuning reelt set ikke giver flere hestekræfter, men alene sikrer en renere forbrænding i motoren. Der er ikke tale om en chip tuning, som man ellers ser gennemført på mange biler for at opnå et væsentlig højere antal hestekræfter. Klageren har anført, at det er normalt, at forsikringselskaber indtegner biler med sådan tuning, idet økotuning er så mild en form for tuning, at der ikke kræves konkret godkendelse eller dokumentation fra DMR, og at bilerne blot indtegnes. Klageren har anført, at han hverken vidste eller burde vide, at bilforsikringen krævede sådanne småændringer oplyst. Klageren har anført, at selskabet ikke har bevist, at selskabet i henhold til dets indtegningsregler ikke ville have tegnet forsikringen, hvis det rigtige forhold havde været oplyst på aftaletidspunktet/ændringstidspunktet. Klageren har anført, at "Da selskabet anerkender hændelsen på rastepladsen, ildspåsætning ... men oplyser ifm. anerkendelse af kasko-skade, ildspåsættelsen, at de nu vil gøre fareforøgelse gældende. Der kommer altså en ny skadeårsag. FAL § 45. Fareforøgelse. Vi skal først og fremmest oplyse om, at der ikke på dette tidspunkt i sagen er fremkommet nye oplysninger. Oplysningerne som selskabet nu mener at frem-

hæve ifm. FAL § 45, kunne selskabet således have påberåbt sig fra start på sagen, såfremt de ville det. Men det ønskede selskabet ikke".

Selskabet har anført, at klageren har undladt at give selskabet besked om, at bilen er blevet tunet, og at partikelfilteret er blevet fjernet. Selskabet har anført, at det er ulovligt at køre på offentlig vej med konstruktive ændringer, der ikke er godkendt ved SKAT. Selskabet har anført, at selskabet ikke i henhold til sin indtegningspolitik ville have tegnet kaskoforsikring på bilen, hvis selskabet havde været bekendt med de rette forhold. Selskabet har anført, at klageren selv fik foretaget tuningen. Klageren fik oplyst af firmaet, at tuningen er ulovlig at køre med. Selskabet har anført, at "Hvad der i øvrigt står omkring sportsbiler, biler med mange HK mv. i selskabets acceptregler er jo uinteressant i denne sag. Det forudsætter jo i alle tilfælde, at bilen er lovlig, før man i øvrigt går i drøftelser omkring at fx en bil med mange HK eller tilsvarende kan indtegnes på trods ... Selskabet kan selvsagt ikke tage ansvaret for, at biler kører ulovligt rundt på vejene".

Af policen fremgår, at klagerens bil har 184 HK.

Af e-mail af 13/12 2022 fra firmaet, der tunedede bilen, fremgår det, at "212 Hk så ikke en voldsom forøgelse i forhold til standard. Relativt konservativt. Alle mine kunder bliver oplyst om tuning er ulovligt og ikke godkendt til brug på offentlig vej før de selv har sørget for at få bilen godkendt ved både FSTYR og forsikringsselskab efterfølgende med konstruktive ændringer".

Af e-mail af 14/12 2022 fra firmaet fremgår det, at "Sådanne modifikationer [fjerne partikelfilter] fraråder jeg på det kraftigste. Men mange gør det desværre, oftest fordi de ikke vil ofre de penge det koster at skifte det ud. Et partikelfilter er en sliddel som ikke holder evigt og det er dyrt at skifte. Nogle fjerner dem også for at få bedre ydelse da det er en mindre begrænsning for motoren. Jeg roder ikke med de mekaniske ting på bilerne. Fjerner man partikelfiltret vil bilen typisk køre i nødprogram efter et kort stykke tid, medmindre man tilretter softwaren i bilen. Effekten på den omtalte bil indikerer ikke at filteret skulle være fjernet, og jeg har ikke

mulighed for at søge softwaren frem, medmindre jeg har bilen her, så kan ikke sige, om det har været fjernet dengang, bilen blev lavet tilbage i 20. Men det indikerer tallene ikke. Er det fjernet efterfølgende og om nogen har rodet i softwaren for at slå det fra og evt. hente mere effekt, kan jeg ikke sige noget om".

Af selskabets undersøgelsesrapport af 28/6 2022 fremgår det, at selskabet den 1/7 2022 blev bekendt med, at klagerens bil ikke havde partikelfilter, og at værkstedet/producenten den 4/7 2022 oplyste selskabet, at det var almindelig kendt, at man tog indmaden ud eller helt kørte forbi partikelfiltret, når man i øvrigt tuned et kt., idet partikelfiltret nedsatte luftgennemstrømningen og dermed effekten af en tuning. Den 27/7 2022 blev klageren gjort bekendt med, at det ved undersøgelse af bilen var blevet konstateret, at der ikke havde været monteret et partikelfilter. Hertil oplyste klageren, at det var han godt klar over, idet han for et år siden havde fået lavet en "øko-tuning" på bilen. Han oplyste, at han havde haft bilen på et rullefelt, at bilen som standard havde 190 HK, og at den nu havde 209 – 212 HK. Han ville ikke oplyse, hvem der havde tunet bilen.

Af tillæg til selskabets undersøgelsesrapport fremgår det, at klageren har fremlagt en udskrift af 26/7 2022 fra et firma, der har tunet bilen. Udskriften angiver et drejningsmoment på 459 og 212 HK. Firmaets ejer har bekræftet, at udskriften kommer fra hans tidligere firma og har oplyst, at han altid har bilerne på rullebræt for at måle drejningsmoment og hestekræfter.

Af udtalelse fra Teknologisk Institut fremgår det, at "Erfaring viser, at en effektførøgelse vil være minimal, eller ikke tilstede, ved fjernelse af katalysator og/eller partikelfilter. Delene i udstødningssystemet er nøje dimensioneret til motorydelsen af fabrik, så længe vi taler om biler, der ikke er konstruktivt ændrede".

Af selskabets afgørelse af 14/10 2022 fremgår det, at "da din klient ikke har ønsket at oplyse, hvem der har forestået tuningen samt bistå med at ophæve krypteringen, har selskabet ikke mulighed for at vurdere, hvorvidt selskabet med disse konstruktive ændringer ville have tegnet

kaskoforsikring for bilen. Selskabet kan således ikke vurdere, om selskabet kunne have tegnet kaskoforsikring, men på andre vilkår og til en anden præmie, idet din klient som nævnt har afvist at medvirke til sagens oplysning. Selskabet er dermed ikke – uden de anmodede oplysninger – i stand til at vurdere grundlaget for anvendelsen af forsikringsaftalelovens § 45, stk. 2 (pro rata erstatning)".

Af Færdselsstyrelsens hjemmeside fremgår det, at "Chiptuningsbekendtgørelsen er udstedt for at sikre, at bilejere og værksteder ikke bare tuner bilen uden tanke på hverken miljø eller sikkerhed. Udover at bilen ikke må forurene eller støjere mere efter chiptuning, skal også sikkerheden fortsat være forsvarlig. Det vil sige, at bilens konstruktion skal kunne tåle den øgede effekt. Endelig skal der være dokumentation for, at samtlige krav er overholdt".

Af selskabets indtegningsregler fremgår det, at "Anvendelse og betingelser for indtegnning: Vores biltarif er bygget op omkring forsikring af almindelige standardkøretøjer. En del biler afviger fra karakteristikken 'standard-køretøjer', og udgør, enten i form af vognmærke/type, hestekræfter eller anvendelse, en særlig risiko, og måske en risiko som vi ikke ønsker. Vi har i Aros valgt ikke at have en 'fabrikat vi ikke vil tegne' liste, men ud fra ovennævnte afvigelser, kundens alder, hvilke øvrige forsikringer der indtegnes, samlet skadeforløb og den sunde fornuft, burde vi kunne indtegne de korrekte kunder. Kundeservice og proceschefen har til enhver tid ret til at afvise et køretøj som indtegnes ... Nævnte risici kan der som udgangspunkt ikke tegnes kaskoforsikring for i Aros: ... Sports- eller sportsprægede biler med kraftige motorer".

Af forsikringsbetingelsernes punkt 11 fremgår det, at "Du skal oplyse os om ændringer i forhold til policen, så vi kan tage stilling til, om forsikringen kan fortsætte og i givet fald på hvilke vilkår og til hvilken præmie. Dette gælder hvis: ... Oplysningerne på policen er forkerte eller ændrer sig f.eks. bilens anvendelse, vægt, hestekræfter, antal årlige kørte kilometer. Undladelse af at give ovennævnte meddelelse kan medføre, at retten til erstatning bortfalder helt eller delvis, jf. Forsikringsaftalelovens regler".

Det er i sagen ubestridt, at klageren efter indtegningen fik økotunet bilen, så dens ydeevne blev forøget med 28 HK ud over, hvad der fremgår af policen.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet har godtgjort at forøgelsen af bilens ydeevne udgør en fareforøgende omstændighed, og at selskabet har godtgjort, at selskabet ikke ville have indtegnet bilen, hvis de fareforøgende omstændigheder havde foreligget ved indtegningen. Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har annulleret klagerens kaskoforsikring, jf. forsikringsaftalelovens § 45, stk. 1, og har afvist at dække skaderne på bilen.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det fremgår af policen, at bilen har 184 HK, og at det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 11, at klageren skal give selskabet besked, hvis oplysningerne på policen ændrer sig, f.eks. bilens hestekræfter, og at undladelse heraf kan medføre, at retten til erstatning bortfalder helt eller delvis.

Nævnet har videre lagt vægt på, at det må anses for almindeligt kendt, at motorstørrelse – herunder en tunet motor – har væsentlig betydning for vilkår og pris på en bilforsikring.

Nævnet har også lagt vægt på, at partikelfilteret på ulykkestidspunktet var fjernet, og at firmaet har udtalt, at tallene for udlæsningen i forbindelse med "økotuningen" ikke indikerer, at partikelfilteret var fjernet på tidspunktet for udlæsningen. Bilen har således på ulykkestidspunktet potentielt haft flere hestekræfter, end de 212 HK, som "økotuningen" – uden fjernelse af partikelfilter – medførte.

Nævnet har videre lagt vægt på, at klageren ikke har fået godkendt tuningen af bilen, og at dette ifølge Færdselsstyrelsen – udover af miljømæssige hensyn – også skal gøres af sikkerhedsmæssige årsager for at sikre, at bilens konstruktion skal kunne tåle den øgede effekt.

Ankenævnet for Forsikring

31.

99261

Nævnet har herudover lagt vægt på selskabets oplysning om, at det ikke ville have tegnet forsikringen, hvis det havde fået oplysning om tuningen og fjernelse af partikelfilteret og om, at tuningen ikke var lovlig.

Nævnet finder det ikke godtgjort, at selskabet har haft en sådan viden om bilens faktiske motorstørrelse og -effekt, at det som følge af manglende rettidig reklamation, jf. forsikringsaftalelovens § 48, har fortabt retten til at gøre dets rettigheder gældende.

Henset til udfaldet af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at pålægge selskabet at dække klagerens udgifter til repræsentation forud for sagens indbringelse for nævnet.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Peter Thønnings